

**Utlåtande 2007:62 RI (Dnr 302-716/2007)**

## **Danvikslösens infrastruktur och bostäder inom nordöstra delen av Hammarby Sjöstad**

### **Inriktningsbeslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att fortsätta utredningsarbetet med inriktning på ny infrastruktur (Danvikslösen), inklusive ny vägbro, vid Henriksdalsberget och Danvikstull.
2. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att fortsätta utredningsarbetet med inriktning på exploatering för bostäder i Henriksdalshamnen etapp 2, Lugnet etapp 3 och 4 samt Danvikstorg inom nordöstra delen av Hammarby Sjöstad.
3. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att i samverkan med stadsbyggnadsnämnden undersöka hur det ekonomiska resultatet för bostadsexploatering i nordöstra delen av Hammarby Sjöstad kan förbättras.
4. Utredningsutgifterna för 2007 och kommande år får rymmas inom exploateringsnämndens investeringsplan.

**Föredragande borgarrådet Kristina Axén Olin** anför följande.

#### *Ärendet*

Den avslutande delen i utbyggnaden av Hammarby Sjöstad fordrar stora infrastrukturinvesteringar. Omläggning av väg- och spårtrafik i och vid Henriksdalsberget har bedömts vara nödvändiga åtgärder för planerat bostadsbyggande i området, varav viss del i Nacka kommun. I detta sammanhang har även framkommit behov av nya broförbindelser över Danvikskanalen – en ny högbro för spårtrafiken och en rörlig vägbro för västgående trafik.

De tre parterna Stockholms stad, Nacka kommun och Stockholms läns landsting avser att under våren 2007 träffa en ny överenskommelse om genomförandet av infrastrukturinvesteringarna, som skall leda till en definitiv finansieringsöverenskommelse vintern 2007/2008. Danvikslösens infrastruktur beräknas för stadens del medföra investeringsutgifter om 1 150–1 350 mnkr, varav 150 mnkr för ny vägbro. Nuvärdet år 2007 beräknas till -1 069 mnkr.

Planerade bostäder i nordöstra delen av Hammarby Sjöstad (utöver Lugnet etapp 1+2 samt Henriksdalshamnen etapp 1) uppskattas medföra investeringsutgifter om 956 mnkr. Beräknade försäljningsinkomster och tomträttsavgälder väntas inte täcka drift- och kapitalkostnaderna och projektet skulle då få ett nuvärde om -301 mnkr, vilket innebär ett underskott med 223 tkr per ekvivalent lägenhet.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* är tveksamt till att tillstyrka inriktningsbeslut för Danvikslösens infrastruktur och bostäder utifrån den projektekonomi som presenterats. En förutsättning för ett sådant beslut är enligt kontoret att exploateringsnämnden ges i uppdrag att i samverkan med stadsbyggnadsnämnden undersöka hur det ekonomiska resultatet kan förbättras.

Stadsledningskontoret understryker att varken de nya bostadsetapperna eller hela nordöstra delen av Hammarby Sjöstad kan inrymma finansieringen av Danvikslösen. En fördelning av utgifterna för Danvikslösens infrastruktur på samtliga planerade lägenheter i nordöstra Hammarby Sjöstad skulle leda till underskott i storleksordningen 600 tkr per ekvivalent lägenhet. Om utbyggnaden av nordöstra delen av Hammarby Sjöstad skall kunna fullföljas som planerat krävs det enligt kontorets mening att infrastrukturprojektet Danvikslösen ges hög prioritet i stadens fortsatta budgetarbete och därvid motiveras utifrån andra nyttoeffekter än exploateringsekonomisk lönsamhet.

### *Mina synpunkter*

Stockholms infrastruktur kräver omfattande investeringar för att kunna möta framtidens utmaningar. En välfungerande infrastruktur – avseende såväl bostäder och affärslokaler som vägar och kollektivtrafik – utgör fundamentet för Stockholms roll som Sveriges tillväxtmotor.

Det är därför välkommet att vi genom Danvikslösen, i samarbete med Nacka och landstinget, kan åstadkomma en infrastrukturell investering som förbättrar kommunikationsmöjligheterna i denna del av Stockholm. Likaså är det glädjande att genom detta inriktningsbeslut inleda avslutningsfasen i utbyggnaden av Hammarby Sjöstad.

Det står dock klart att dessa omfattande infrastrukturinvesteringar medför att det planerade bostadsbyggandet blir väsentligt mycket kostsammare än vad som tidigare varit fallet i staden. En förutsättning för Danvikslösens genomförande måste således vara att lösningar arbetas fram för att förbättra den exploateringsekonomiska situationen.

Exempelvis bör exploateringsgraden i möjligaste mån öka för att undvika eller minimera underskott i projektet. Likaledes vill jag understryka att utgångspunkten för exploatering bör vara att sälja marken till exploatören, istället för att upplåtas medelst tomträtt. Om Stockholm skall kunna växa får vi inte rädas den kraftigare exploatering som en storstad kräver. Exploatering och byggnation måste givetvis ske med gott omdöme. Jag är dock övertygad om att det, om den politiska viljan finns, är fullt möjligt att hitta balanserade avvägningar.

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Nuvärdeskalkyl för Danvikslösen
3. Nuvärdeskalkyl för Hammarby Sjöstad, bostäder

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Fortsatt utredning får ske med inriktning på ny infrastruktur (Danvikslösen), inklusive ny vägbro, vid Henriksdalsberget och Danvikstull.
2. Fortsatt utredning får ske med inriktning på exploatering för bostäder i Henriksdalshamnen etapp 2, Lugnet etapp 3 och 4 samt Danvikstorg inom nordöstra delen av Hammarby Sjöstad.
3. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att i samverkan med stadsbyggnadsnämnden undersöka hur det ekonomiska resultatet för bostadsexploatering i nordöstra delen av Hammarby Sjöstad kan förbättras.
4. Utredningsutgifter för 2007 och kommande år får rymmas inom exploateringsnämndens investeringsplan.
5. Därutöver anför följande.

Utgångspunkten för Stockholms markanvändning ska vara att skapa, vårda och utveckla den goda staden. Det innebär att mångfald och långsiktighet ska vara en del av målet för politiken och att utvecklingen av staden ska utgå från ett helhetsperspektiv där Stockholms och stockholmarnas alla behov ska vara utgångspunkten. Vi ska till skapa goda boendemiljöer i hela staden och det är viktigt att det finns boendemöjligheter för alla stockholmare och att det finns utrymme på marknaden för en mångfald av aktörer – alltså både stora och små, nya och etablerade, byggherrar och förvaltare.

Exploateringsgraden kan utifrån dessa utgångspunkter inte få styras utifrån markkostnaderna. Att staden eller andra aktörer av historiska skäl har miljöskulder eller

komplikerade ägarförhållanden kan inte ensidigt få styra planeringen och genomförandet av nya bostadsområden.

Det är heller inte så att projektekonomi i varje enskilt projekt ensidigt ska få styra vilken typ av bostäder som byggs, eller vilka aktörer som uppför dem. Ska Stockholm vara en öppen stad präglad av mångfald och möten måste bostadsmarknaden skapa förutsättningar för olika stockholmare att bo och verka i staden.

Att av principiella skäl sälja marken vid exploatering bidrar varken till en långsiktighet eller mångfald. Erfarenheten säger att det istället leder till ensidighet i byggandet och en brist på viktiga kvaliteter som offentlig service, kultur och allmänna ytor.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Att snabbt färdigställa tvärbanans utbyggnad till Slussen är en mycket väsentlig fråga för miljöpartiet. Broalternativet syns vara det ekonomiskt och tidsmässigt bättre förslaget, dock önskar vi sända med vissa brasklappar och synpunkter inför samrådskedet med brolösning.

- Det behövs en elegant och smäcker brolösning då läget är mycket känsligt i stadsbilden. Därför borde en arkitektävling rörande utformningen genomföras, alternativt att flera olika förslag till utformning tas fram. SL har inte alltid engagerat sig i utformningsfrågor i den mån som man kunde önska sig från stadens sida.

- Stor hänsyn till kulturhistoriska värden måste tas vid utformning och placering av en station vid Londonviadukten.

- Intrång i Fåfångans berg måste absolut minimeras och den lilla grönska som återstår på Danviks- och på Fåfängesidan får inte skadas.

- Bra bytesmöjligheter och tillgänglighet i kollektivtrafiklösningen vid det nya Danvikstulls-torget är mycket viktigt.

- Det är inte acceptabelt att Saltsjöbanan stängs av under tre års tid för detta alternativ med brobygget, denna tid måste kortas så att den inte blir längre än vid tunnelalternativet. Man bör sträva efter en avstängning om maximalt ett år.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vi anser att det är viktigt att planera för lekplatser och grönområden och ändamålsenliga lokaler för förskolor, samlingslokaler och liknande och att det inte glöms bort när det här området planeras och byggs. Vi anser också att det är viktigt att människors behov av närsjukvård inte glöms bort, och att man när man planerar för det gör det tillsammans med landstinget. Människor ska inte behöva ta sig långa sträckor för sådant som man behöver ha nära för att kunna leva ett bra liv.

Vi anser inte, till skillnad från föredragande borgarråd, att huvudregeln för exploateringen ska vara att marken säljs till exploitören. En försäljning av marken innebär att stadens långsiktiga planering försvåras. För att bygga ett hållbart samhälle krävs att staden har ett stort inflytande över planeringen, att minska detta inflytande till förmån för privata intressen gynnar inte stockholmarna, nu eller i framtiden.

Den ny trafiklösningen för Danvikslösen har många vinster. Den innebär ett lyft för kollektivtrafikresenärerna med tidsvinster och ökad turtäthet. Den planerade sträckningen av Värmdöleden i tunnel ger minskat buller samt bättre luft för de kringboende och ger nya möjligheter till bostadsbyggande. Projektet är därmed motiverat ur andra aspekter än de rent exploateringsekonomiska.

Att öka andelen bostadsrättslägenheter, för att förbättra det ekonomiska resultatet för projektet, är en kortsiktig lösning som leder till större segregation och en utarmning av allmännyttan. Vi förutsätter att den borgerliga alliansen, som säger sig vilja ha mångfald i boenden och valfrihet, inte ökar andelen bostadsrätter (för närvarande 65 procent) i området.

Det är av största vikt att man i det fortsatta arbetet efterstavar hållbara lösningar av trafiken, som i första hand gynnar kollektivtrafiken och även cykeltrafiken. Att utöka antalet körfält med en ny parallell vägbro riskerar att öka trafikflöden från biltrafiken.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att fortsätta utredningsarbetet med inriktning på ny infrastruktur (Danvikslösen), inklusive ny vägbro, vid Henriksdalsberget och Danvikstull.
2. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att fortsätta utredningsarbetet med inriktning på exploatering för bostäder i Henriksdalshamnen etapp 2, Lugnet etapp 3 och 4 samt Danvikstorg inom nordöstra delen av Hammarby Sjöstad.
3. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att i samverkan med stadsbyggnadsnämnden undersöka hur det ekonomiska resultatet för bostadsexploatering i nordöstra delen av Hammarby Sjöstad kan förbättras.
4. Utredningsutgifterna för 2007 och kommande år får rymmas inom exploateringsnämndens investeringsplan.

Stockholm den 18 april 2007

På kommunstyrelsens vägnar:  
KRISTINA AXÉN OLIN

*Anette Otteborn*

**Reservation** anfördes av *Carin Jämtin, Tomas Rudin, Teres Lindberg och Kersti Py Börjeson* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. återemittera ärendet till stadsbyggnadsnämnden för bearbetning
2. skapa en större buffertzona gentemot Henriksdals reningsverk
3. minska exploateringsgraden för att kunna skapa fler allmänna ytor, som torg, park samt utrymme för ytterligare förskola
4. samt att därutöver anföras följande:

Exploateringsgraden är för hög för att stadsdelen ska kunna utformas på ett bra sätt ur boendeperspektiv. Ett sätt att på samma gång värna Sveriges största reningsverks verksamhet och utvecklingsmöjligheter samtidigt som man sänker exploateringsgraden, är att skapa mer parksamband mellan den norra bebyggelsedelen och reningsverket. Ett sammanbindande park- och gångstråk från sjönivån upp till Henriksdalsbergets grönområde och bostäder vore värdefullt.

Utformningen av byggnader mot nuvarande Värmdöleden blir i dagsläget med nödvändighet ett bullerskydd. Det är tråkigt att man redan idag låser utformningen, av det som när väl biltrafiken förhoppningsvis flyttats, skulle kunna bli ett mycket sympatiskt stadsstråk längs med spårvägslinjen.

Den västliga byggnaden som kragar ut över piren stjälar onödigt mycket kvällssol från kajområdet som kommer att vara en attraktiv mötesplats.

Idrottsbyggnader kan användas som bullerskärm och det skulle därutöver behövas mer av detta då friytorna är så få i området.

För miljön och människornas hälsa borde de förorenade sedimenten behandlas i samband med planeringen. Det är komplicerat och kostsamt men på längre sikt, för att skapa en giftfri miljö, är det inte hållbart att lämna stora föroreningsmängder kvar på detta sätt.

Nytt plansamråd bör genomföras.

**Särskilt uttalande** gjordes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (mp) i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (v) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

Den nu föreslagna lösningen med högbro för tvärbanan beräknas medföra en förkortad byggtid för Danvikslösen, begränsa investeringsutgifterna samt möjliggöra fler bostäder. Om den nuvarande spårbron rivs försvinner ett kollektivkörfält. I det nya förslaget ingår därför en ny rörlig vägbro över Danvikskanalen (för västgående fordonstrafik). Det viktigaste motivet för att bygga denna bro redan i detta skede är dock att den är nödvändig för att inte behöva stänga av all trafik under 1½ år när befintlig Danviksbro måste bytas ut om ca 20-25 år.

Avsikten är att de tre parterna Stockholms stad, Nacka kommun och Stockholms läns landsting under våren 2007 skall träffa en ny överenskommelse om genomförandet av projektet enligt ovan, som skall leda till en definitiv finansieringsöverenskommelse vintern 2007-2008.

Nettoutgifterna för staden beräknas i löpande prisnivå bli 1 150–1 350 mnkr, varav den nya vägbron uppgår till ca 150 mnkr. Driftkostnaderna för tunneln genom Henriksdalsberget och den nya vägbron över Danvikskanalen beräknas uppgå till 3,6 mnkr/år och underhållskostnaderna förutsätts stegvis öka till ca 0,9 mnkr/år. Sammantaget motsvarar detta för staden ett negativt nuvärde år 2007 om 792 mnkr.

För att kunna bygga de planerade bostäderna i nordöstra delen av Hammarby Sjöstad fordras utöver Danvikslösen att åtgärder vidtas mot lukt från Henriksdals reningsverk, varav staden enligt överenskommelse med Stockholm Vatten AB skall bekosta 180 mnkr. Av dessa skall 80 mnkr belasta etapp 1 av Henriksdalshamnen och resterande 100 mnkr bäras av de nya bostadsetapperna.

De totala investeringsutgifterna för de nya bostadsetapperna beräknas i löpande prisnivå uppgå till 956 mnkr. Genom markförsäljning förväntas inkomma 510 mnkr och genom tomträttsupplåtelser så småningom ca 7 mnkr/år. Driftkostnaderna beräknas successivt öka till 2,6 mnkr/år och underhållskostnaderna uppskattas på sikt bli ca 1 mnkr/år. Sammantaget beräknas detta motsvara ett negativt nuvärde år 2007 om 301 mnkr eller 223 tkr per ekvivalent lägenhet. (Med ekvivalent lägenhet avses den sammanlagda tillkommande ytan (BTA) för bostäder, kommersiella lokaler etc., dividerat med 100 (en lägenhet motsvarar 100 m<sup>2</sup>).)

I ärendet redovisas även en risk- och osäkerhetsbedömning för Danvikslösen samt beskrivning av budgetkonsekvenser.

### Exploateringsnämnden

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 15 februari 2007, i enlighet med kontorets förslag:

1. Exploateringsnämnden för sin del godkänner föreslagen inriktning och fortsatt utredningsarbete av infrastrukturen i Danvikslösen samt bostä-

- derna inom nordöstra delen av Hammarby Sjöstad enligt detta tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunfullmäktige för godkännande.
2. Nämnden ger kontoret i uppdrag att inom en ram av 10 mnkr i nettoutgifter fortsätta planering och förprojektering av Danvikslösen i första hand enligt det nya alternativet med en spårbro genom Henriksdal och över Danvikskanalen.
  3. Nämnden ger kontoret i uppdrag att tillsammans med trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret utreda en utbyggnad av en ny rörlig vägbro över Danvikskanalen för västgående trafik in mot Stockholm.

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

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Joakim Larsson m.fl. (m) och ledamoten Gulan Avci (fp), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Carin Jämtin m.fl. (s), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av tjänstgörande ersättaren Lotten von Hoffsten (v), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av ersättaren Christer Mellstrand (c), *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 22 januari 2007 har i huvudsak följande lydelse.

#### **Sammanfattning**

Danvikslösen initierades ursprungligen i det program för detaljplanläggning för Hammarby Sjöstad, som godkändes 1996, och som fortfarande gäller för Hammarby Sjöstads huvudstruktur.

Projektets syfte är att ge SL möjligheter att förlänga tvärbanan från Sjöstaden in till Slussen, att ge Nacka möjligheter att bebygga Kvarnholmen genom en ny planskild trafikplats vid Henriksdal samt att ge Stockholm möjlighet att bygga färdigt Hammarby Sjöstad, främst genom att Värmdöleden flyttas in i en tunnel genom Henriksdalsberget. Projektet har mycket positiva konsekvenser för miljön i närområdet och för hela trafikstrukturen i sydostsektorn.

Stockholm stad, Nacka kommun och landstinget undertecknade hösten 2003 en principöverenskommelse om projektet.

Under sommaren 2004 genomfördes förnyad analys av alternativa lösningar för väg- och spårlösningarna inom projektet. Efter dessa analyser fattade dåvarande GFN 2004-10-12 ett nytt inriktningsbeslut att fortsätta projektet i huvudsak som tidigare planerat. Under 2005-2006 fortsatte utredningsarbetet och ett detaljplaneförslag kunde skickas ut på remiss.

Planering och planarbete var baserat på en spårtunnel under Danvikskanalen och en station vid Henriksdal under mark. De kalkylerade projekt-



kostnaderna har dock ökat både för SL och för kommunerna p.g.a. tekniska svårigheter bl.a. med stationens tunnelförläggning vid Henriksdal. SL lanserade därför i september 2006 ett nytt förslag med spårvägen på en 26 m hög, fast bro över Danvikskanalen i stället för den tidigare planerade tunneln.

I samband härmed har kontoret tillsammans med trafikkontoret utrett den rörliga vägbron över kanalen, som bedöms endast ha 20-30 års återstående livslängd. Detta har lett till ett förslag där en ny "brohalva" för trafiken in mot staden föreslås byggas redan i samband med Danvikslösen till en beräknad kostnad av högst 150 mnkr. Detta för att få tillräcklig kapacitet, främst för busstrafiken, men också för att ombyggnad av vägbron är omöjlig att genomföra senare utan att stänga av trafiken över kanalen helt i 1 ½ till 2 år, vilket inte bedöms rimligt.

Det nya broförslaget innebär klart lägre kostnader för alla parter jämfört med tunnelförslaget men också avsevärt förkortad byggtid. Tidplanen för projektet förutsätter att Saltsjöbanan stängs av redan vid byggstart 2010 då befintlig spårbro måste rivas för att ersättas av den nya spårbron. Detta innebär att Henriksdalstunneln kan börja byggas redan 2010 och hela projektets byggtid bedöms till högst 4 år jämfört med närmare 6 år i tidigare förslag. Den nya brolösningen innebär också att man kan bygga fler lägenheter än i tunnelalternativet.

Stadsbyggnadskontoret avser att föreslå stadsbyggnadsnämnden (SBN) att genomföra samråd för Danvikslösen med brolösning för spårtrafiken.

SL arbetar för närvarande enbart med broförslaget då de ej anser tunnelförslaget vara ekonomiskt genomförbart.

Nettoutgifterna för det nya förslaget för Stockholms del bedöms till

900-1 100 mnkr i 2007 års prisnivå inklusive ny vägbro över Danvikskanalen enligt ovan, vilket är en hög kostnad, men också en nödvändighet för att kunna slutföra Hammarby Sjöstad som ett stadsbyggnads- och miljömässigt föredöme som röner stort intresse, inte minst internationellt med ett stort antal studiebesök varje år. I löpande prisnivå landar motsvarande nettoutgifter i spannet 1 150-1 350 mnkr.

Avsikten är att de tre parterna Stockholm, Nacka och landstinget under våren 2007 ska träffa en ny överenskommelse om genomförandet av projektet enligt ovan som ska leda till en definitiv finansieringsöverenskommelse vintern 2007-2008.

Projektet har en avgörande betydelse ur olika miljöaspekter såsom buller, luftföroreningar m.m. främst för hela nordöstra delen av Sjöstaden inkl. Lugnet och Henriksdalshamnen med ca 2 800 lägenheter men också för Hammarby Sjöstad som helhet. Projektet bör också ses som en infrastrukturinvestering av övergripande betydelse för planerad utbyggnad i sydostsektorn.

Projektet innebär också att 1 200-1 400 nya bostäder kan byggas inom kommande etapper av Henriksdalshamnen, Lugnet och Danvikstorg. Ett genomförande av Danvikslösen är nödvändigt för att uppfylla de övergripande målen för Hammarby Sjöstad.

Exploateringskalkylen för de 1200-1400 nya bostäderna inom nordöstra Hammarby Sjöstad bedöms ge ett underskott men ekonomiskt resultat per lägenhet för området är bättre än genomsnitt för stadsdelen som helhet enligt jämförbara kalkyler för Sjöstaden. Häri ingår dock inte kostnaderna för Danvikslösen som behandlas separat.

## **Bakgrund**

Området mellan Stockholm och Nacka är idag ett gränsland mellan tre av Stock-

holmsregionens mest expansiva utvecklingsområden; Hammarby Sjöstad, Henriksdal/Kvarnholmen och Sickla. Inom 10 år planeras dessa områden inrymma ca 50 000 boende och 20 000 arbetsplatser.

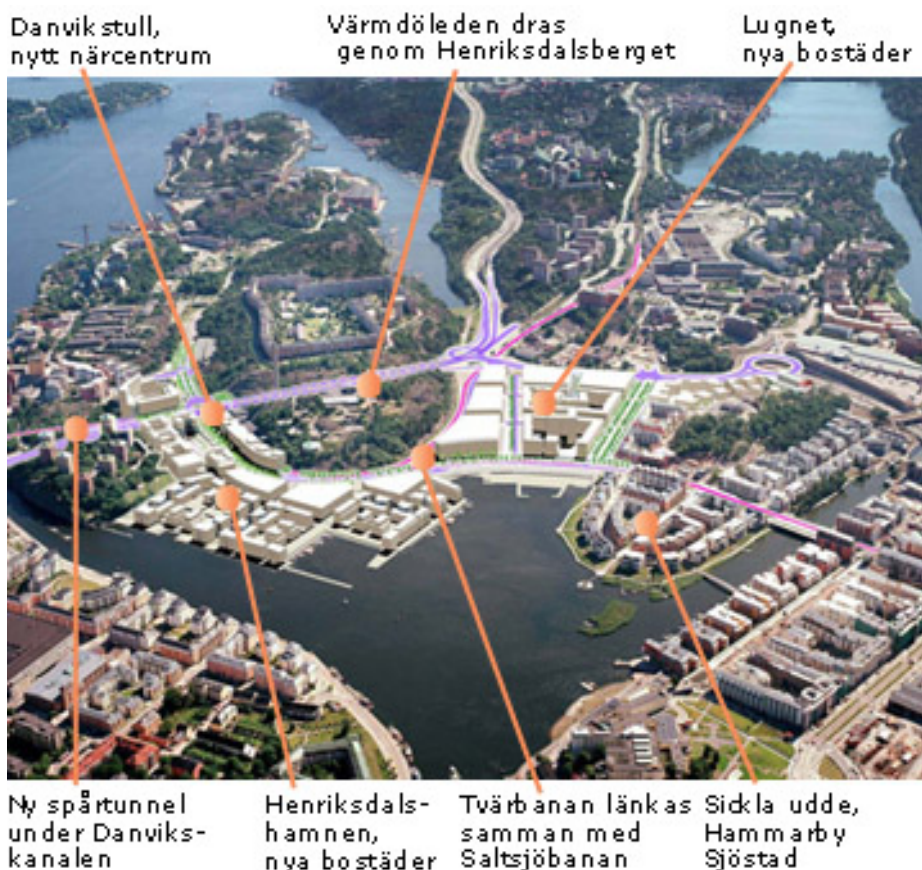
I detta gränsland bildar Värmdöleden, Saltsjöbanan och Hammarby Fabriksväg barriärer som begränsar utvecklingsområdenas möjligheter att mötas. Trafikanläggningarna och Henriksdals reningsverk gör att området idag i hög grad är påverkat av buller- och miljöstörningar.

Södra Länken som invigdes i oktober 2004 innebär förbättringar för framkomligheten. Men det räcker inte. Utvecklingen ställer krav på ytterligare förbättringar för såväl kollektivtrafik som vägtrafiken.

Mot ovanstående bakgrund träffade Stockholm stad, Nacka kommun och landstinget hösten 2003 en "principöverenskommelse om genomförande av Projekt Danvikslösen". Syftet med projektet är att ge SL möjligheter att förlänga tvärbanan från sjöstaden in till Slussen, att ge Nacka möjligheter att bebygga Kvarnholmen genom en ny planskild trafikplats vid Henriksdal samt att ge Stockholm möjlighet att bygga färdigt Hammarby Sjöstad, främst genom att Värmdövägen flyttas in i en tunnel i Henriksdalsberget och därmed frigöra marken för att möjliggöra bostadsexploatering.

SL:s projekt omfattar också uppgradering av Saltsjöbanan på sträckan Nacka station–Saltsjöbaden.

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.



Danvikslösen enligt tidigare planförslag vid nordöstra Hammarby Sjöstad

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.

Detta detaljplane förslag för Danvikslösen redovisade infrastrukturlösningar för väg- och spårtrafik inom området Lugnet/Henriksdal i huvudsak enligt intentionerna i principöverenskommelsen. Planförslaget möjliggör omläggning av och dubbelspårsutbyggnad av Saltsjöbanan samt utbyggnad av Tvärbanan mellan Lugnet och Henriksdal, där banan ansluts till Saltsjöbanan. Vid Henriksdal förlades i detta förslag en station som låg 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 bland annat en spårsträckning där Danvikskanalen korsas i tunnel. Vid Tegelviksplan anordnas en station i marknivå. Spåret går därefter i bergtunnel längs Stadsgården till en ny station vid Katarina-

vägen/Slussen.

SL ansåg i sitt remissyttrande att konsekvenserna av den föreslagna spårsträckningen ur såväl plan- som miljö- och kostnadssynpunkt inte är tillräckligt belysta. Ytterligare utredningar erfordras enligt SL bland annat för att studera den planerade undermarksstationen vid Henriksdal med anslutande spårsträckor ur konstruktions- och grundläggningssynpunkt och från kostnadssynpunkt. SL menade dessutom att planförslaget för Danvikslösen innebär gemensamma anläggningar som komplicerar kostnadsfördelning, ägande och förvaltning.

Parterna har under hela 2006 tillsammans och var för sig utfört ett omfattande utredningsarbete med syfte att skapa en kostnadseffektiv projektlösning med bibehållna värden. Det har gjorts en fördjupningsstudie av framför allt den föreslagna undermarksstationen samtidigt som man förutsättningslöst studerat andra utvecklingsbara lösningar. En röd tråd genom hela utredningsarbetet har varit att hitta lösningar som är godtagbara för parterna i projektet. De geotekniska undersökningarna som utförts för området vid Henriksdalsområdet visar att grundvattennivån i området ligger nära markytan. En station under mark medför därför en komplicerad och mycket dyr konstruktionslösning. En ekonomisk riskanalys som parterna gemensamt genomfört har bland annat konstaterat att undermarksstationen och de gemensamma konstruktionerna utgör potentiella stora riskposter.

Dessa nya kunskaper innebär att huvudinriktningen på planarbetet måste kompletteras så att utrymme skapas för alternativa lösningar. Av denna anledning avser stadsbyggnadskontoret att ta upp ett programförslag i SBN i början av 2007, där nya förutsättningar med Tvärbanan på högbro över Danvikskanalen redovisas.

Som en del av första etappen av Nordöstra Hammarby Sjöstad pågår byggande och planering inom Lugnet och Henriksdalshamnen omfattande 1500 lägenheter. Återstående etapp genomförs i anslutning till Danvikslösen och beräknas omfatta 1 200-1 400 lägenheter.

### **Tidigare beslut**

I detta ärende har tidigare fattats följande beslut av gatu- och fastighetsnämnden (GFN) och marknämnden (MN).

GFN 2001-06-12	Inriktningsbeslut avseende området Henriksdals/Lugnet, Hammarby Sjöstad
GFN 2002-05-28	Tvärbana Ost – Samrådsremiss
2002-05-22	Lägesredovisning avseende Hammarby Sjöstad
2003-04-04	Principöverenskommelse om genomförande av Danvikslösen
MN 2004-10-12	Danvikslösen. Lägesredovisning och inriktningsbeslut
MN 2005-09-05	Detaljplan för Danvikslösen, Remissvar

Kommunfullmäktige i Stockholm godkände 1996 ett program för detaljplaneläggning för Hammarby Sjöstad. I detta program redovisades områdets infrastruktur och huvudsakliga markanvändning. Detta program hade tidigare föregåtts av ett förslag till fördjupad översiktplan från år 1991, samt av s.k. "Gemensamma planeringsförutsättningar" upprättade av staden, Nacka och landstinget 1995, samt av omfattande remiss-

och samrådshandlingar. Remiss- och samrådsförslag för Danvikslösen infrastruktur har varit på remiss under sommaren 2005. I anslutning till projektet har SBN fattat följande beslut:

SBN 2003-08-12	Remissvar av program för detaljplanläggning av Danvikshemområdet samt Kvarnholmen m.m. i Nacka kommun
SBN 2003-10-20	Lägesrapport avseende genomförande och detaljplanering av "Danvikslösenprojektet"
SBN 2003-11-19	Start PM för detaljplanläggning av Danvikslösens infrastruktur
SBN 2003-12-11	Start PM för detaljplanläggning av Saltsjöbanans/Tvärbanans nya sträckning på Södermalm från Danvikskanalen till Slussen
SBN 2005-06-09	Beslut om att planerna blir föremål för samråd

### **Alternativstudie för spårinfrastruktur**

På grund av de stora tekniska svårigheterna och kostnadsökningarna tog SL under sommaren och hösten 2006 fram ett alternativt förslag till de hittills gällande spårlösningarna mellan Lugnet och Slussen. Förslaget innebär dubbelspårsutbyggnad av Saltsjöbanan på sträckan Varvsbranten-Åsöberget-Fåfängan längs befintlig sträckning. Vidare föreslås en fast bro med 26 m segelfri höjd över Danvikskanalen i stället för en tunnel under kanalen.

Slutligen föreslås en viadukt över det planerade busstorget vid Henriksdal i stället för det tidigare förslaget med en tunnel under Värmdöleden och en station under mark.

Vid Tvärbanans anslutning till Saltsjöbanan möjliggörs förbindelser från Nacka mot Gullmarsplan och vidare västerut. SL:s utredning visar att detta alternativ, i jämförelse med samrådsförslagen, är avsevärt fördelaktigare vad det gäller trafikfunktion, säkerhet, genomförande, tider och kostnader. Spårutbyggnaden blir totalt 300-400 mnkr billigare för SL än det tidigare förslaget. Lösningen medför dessutom klarare ägar- och förvaltningsansvar. Alternativet, som förutsätter att Saltsjöbanan stängas av i tre år, innebär en total byggtid om ca 4 år d v s ca 1,5-2 år kortare tid än det tidigare förslaget.



Förslag till fast bro över Danvikskanalen sett från kajen vid Norra Hammarbyhamnen (fotomontage)

#### **Alternativstudie för väginfrastruktur samordnad med nya spårförslaget**

Kontoret har tidigare redovisat andra alternativ för en god stadsmiljö för Hammarby Sjöstads sista etapp (GFN 2004-10-12). Dessa förslag innebar att Värmdövägen ligger kvar runt berget men nedsänkt till en lägre nivå än idag samt försedd med någon form av miljötak. Huvudförslaget för Danvikslösen har dock sammantaget bedömts vara den bästa lösningen och lämpligt som underlag för det fortsatta planeringsarbetet.

Kalkyler utförda under våren 2006 visade, som ovan nämnts, att projektkostnaderna för huvudförslaget ökat avsevärt både för SL och för kommunerna p.g.a. tekniska svårigheter bl.a. med stationens tunnelförläggning vid Henriksdal. Det nya förslaget med en högbro över Danvikskanalen innebär klart lägre kostnader för alla parter och avsevärt kortare byggtid jämfört med tunnelförslaget. Saltsjöbanan måste dock stängas av redan vid byggstart 2010. Befintlig spårbro har tjänat ut och måste ändå rivas 2013. Den nya lösningen ger bättre exploateringsmöjlighet vid Henriksdal, ca 100-150 lägenheter mer, och större frihetsgrader för exploatering i Tegelviksområdet. Vidare studerar markkontoret och stadsbyggnadskontoret möjligheten att förlägga spåret längre in i Henriksdalsberget vilket underlättar genomförandet och kan ge ökade byggrätter.

Parterna genomförde under hösten 2006 parallella arkitektuppdrag för att belysa följande:

- Stadsbildsmässiga konsekvenser av en ny spårbro
- Olika stationslägen för Tvärbanan/ Saltsjöbanan
- Rörelser och flöden vid bytespunkten för buss- och spårresenärer
- Kopplingen till närområdena och gestaltungsprinciper för broutformningen.

Resultatet avses ligga till grund för kommande ställningstagande kring spårtrafikens framtida placering i området, där en analys kommer att göras av tunnel- respektive broalternativ för spårtrafiken. Uppdraget resulterade i att parterna föreslår ett stationsläge intill Danviks Center norr om busstorget som grund för fortsatt arbete eftersom detta alternativ bedöms ge flest fördelar av de studerade alternativen.

### **Den rörliga vägbron över Danvikskanalen**

Befintlig vägbro över Danvikskanalen inrymmer fem körfält samt cykel- och gångbana. Norra Danviksbron (spårvägen) som i stort sett bedöms vara tekniskt uttjänt planerades tidigare av SL att rivas 2013. I samband med detta försvinner också ett kollektivkörfält.

I samband med planeringen för Danvikslösen pågår en allmän översyn av trafiksituationen i området. Som en del i denna översyn ingår broarna över Danvikskanalen. I diskussionerna mellan staden och Nacka kommun har önskemål framställts om möjligheten att som hittills trafikera broarna med två kollektiv- och fyra ordinarie körfält. Mot denna bakgrund har trafikkontoret upprättat en förstudie som visar att detta inte är möjligt med dagens vägbro.

Den rörliga vägbron bedöms endast ha 20-30 års återstående livslängd. För att i framtiden kunna behålla trafik i totalt sex körfält har därför frågan väckts om möjligheten att bygga en ny "brohalva" för trafiken in mot staden redan i samband med Danvikslösen till en beräknad kostnad av högst 150 mnkr. Det främsta motivet är att behålla tillräckligt kapacitet, främst för busstrafiken, men också för att ombyggnaden av den alternativa vägbron är omöjlig att genomföra senare utan att stänga av trafiken över kanalen helt i 1½ till 2 år vilket inte bedöms rimligt.

### **Bostäder inom nordöstra delen av Hammarby Sjöstad**

Nordöstra Hammarby Sjöstad utgör den sista etappen av Hammarby Sjöstad och planeras omfatta ca 1 200-1 400 lägenheter, en skola för ca 580 skolbarn och 80 förskolebarn samt en mindre del lokaler. De områden som har direkt koppling till Danvikslösen beräknas vara klara ca 1-2 år efter det att den nya vägtrafiktunneln genom Henriksdalsberget har tagits i bruk. En av förutsättningarna är att åtgärder mot lukt vidtas vid Henriksdals reningsverk sker och en ny transporttunnel in mot de nya anläggningarna anläggs från trafikplats Lugnet. Ombyggnaden beräknas vara genomförd senast år 2010.

För området ska variation och mångfald eftersträvas vid markanvisning genom begränsad storlek på markanvisningarna samt blandade upplåtelseformer och byggherrekategorier. Varje delområde ska innehålla såväl bostadsrätter som hyresrätter. I föreliggande förslag utgör fördelningen 65 % och 35 % för bostadsrätter respektive hyresrätter. Om större andel bostäder uppförs förbättras ekonomin.

### **Exploateringskalkyl**

Nedan redovisas resultatet av en översiktlig exploateringskalkyl för denna sista bostadsetapp i 2007 års prisnivå.

<b>Utgifter</b>	<b>Mnkr</b>
Iordningsställande av kvartersmark	37
Iordningsställande av allmänplats	679
<b>Summa utgifter</b>	<b>716</b>
<b>Inkomster</b>	<b>Mnkr</b>
Avgäldsunderlag	129
Markförsäljning	440
Övrig inkomst	33
<b>Summa inkomster</b>	<b>602</b>
<b>Sammanställning</b>	
<b>Resultat (Mnkr)</b>	<b>-114</b>
Resultat per ekvivalent lägenhet (kr)	-85 000
Markanläggningskostnad per ekvivalent lägenhet (kr)	479 000

### Driftbudget

De sammanlagda driftkostnaderna från och med år 2011 beräknas uppgå till ca 0,4 mnkr/år och ökar till ca 2,6 mnkr 2016. Underhållskostnaderna uppskattas till ca 0,2 mnkr/år för 2016-2019 och därefter 1,0 mnkr/år. Samtliga belopp är angivna i löpande prisnivå.

### Resultatet av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Denna analys beaktar de ekonomiska konsekvenserna både på investerings- och på driftsidan i löpande prisnivå. Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden redovisar ett negativt nettonuvärde om 301 mnkr eller 223 000 kr/ekvivalent lägenhet. (Med ekvivalent lägenhet avses den sammanlagda tillkommande ytan (BTA) för bostäder, kommersiella lokaler etc. dividerat med 100 (en ekvivalent lägenhet motsvarar 100 m<sup>2</sup> BTA).)

### Budgetkonsekvenser

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 956 mnkr och försäljningsinkomsterna till ca 510 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Genomsnittliga värden, mnkr	Ack t.o.m. 2006	2007	2008	2009	2010	Senare	Totalt
Utgifter (-)	0	-0,6	-36	-62	-70	-787	-956
Inkomster (exkl försäljning)	0	0	0	0	0	48	48
Nettoutgift (-)/-inkomst	0	-0,6	-36	-62	-70	-739	-908
Försäljningsinkomst	0	0	0	0	0	510	510



## **Danvikslösen**

### **Tidplan**

För Danvikslösen gäller följande preliminära tidplan:

<u>Aktivitet</u>	<u>Tid</u>
Överenskommelse om genomförandet	våren 2007
Överenskommelse om finansiering	vinter 2007-2008
Detaljplaner/Arbetsplan/Järnvägsplan (Laga kraft)	våren 2009
Projekteringsstart	våren 2008
Förberedande arbeten	våren 2009
Huvudbyggstart	vinter 2009-2010
Trafikstart (väg & spår)	vinter 2013-2014

### **Investering**

Projektet bör ses både som en nödvändig investering för att fullfölja Hammarby Sjöstad och som en infrastrukturinvestering av övergripande betydelse för planerad utbyggnad i hela sydostsektorn. Om kostnaden för Stockholms del av Danvikslösens infrastruktur, beräknad till 900-1 100 mnkr (dagens prisnivå), skulle fördelas på Hammarby Sjöstad söder om Hammarby Sjö med 9 000 lägenheter, blir det en kostnad om 100 – 125 tkr per lägenhet utöver det genomsnittliga underskottet i exploateringen av Hammarby Sjöstad om ca 150 tkr per lägenhet.

### **Driftbudget**

De sammanlagda driftkostnaderna för den nya tunneln, en ny bro över Danviksbron m.m. beräknas uppgå till ca 3,6 mnkr/år från och med år 2015. Underhållskostnaderna uppskattas till ca 0,5 mnkr/år för åren 2015-2020 och därefter 0,9 mnkr/år. Samtliga belopp är angivna i 2007 års prisnivå.

### **Resultatet av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden**

Denna analys beaktar de ekonomiska konsekvenserna både på investerings- och på driftsidan i löpande prisnivå. Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden redovisar ett negativt nettonuvärde om 792 mnkr.

### **Budgetkonsekvenser**

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 1 591 mnkr och investeringsinkomsterna till ca 347 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Mnkr	Ack t.o.m. 2006	2007	2008	2009	2010	Senare	Totalt
Utgifter (-)	-8	-10	-19	-158	-262	-1 134	-1 591
Inkomster					347		347
Nettoutgift (-)/-inkomst	-8	-10	-19	-158	85	-1 134	-1 244

### Risk- och osäkerhetsbedömning

En riskanalys har genomförts för Danvikslösen med ett bro- respektive tunnelalternativ. För broalternativet uppskattas den troliga kostnaden för projektet för Stockholms del uppgå till ca 975 mnkr i dagens prisnivå inklusive vägbro över Danvikskanalen. I analysen finns några kalkylposter som vid extrema utfall kan påverka slutkostnaden med storleksordningen 75-125 mnkr. Den av kontoret genomförda kompletterande känslighetsanalysen med antagande av varierande utfall för de olika parterna i projektet pekar för Stockholms del på en nettoutgift om 900-1100 mnkr. Av förhandlings-tekniska skäl kan denna analys ej redovisas.

Merkostnaderna för tunnelalternativet har uppskattats till ca 285 mnkr utöver broalternativet. Härtill tillkommer merkostnader om ca 300-400 mnkr för SL:s del. De omfattande konstruktionslösningarna står för merparten av fördyringen. Tunnelalternativet innebär att kostnaderna för Stockholm skulle öka med ca 150-200 mnkr. Dessutom minskar i detta alternativ omfattningen på byggrätter med ca 6000 kvm motsvarande ca 30 mnkr. Alternativet bedöms ta ca 2-2½ år längre tid att slutföra. I kombination med osäkerheterna kring kostnaderna för undermarksstation framstår tunnelalternativet som ett mindre lämpligt alternativ ur såväl teknisk som ekonomisk synvinkel.

### Övriga konsekvenser

Danvikslösen har stor samhällsnytta. De största vinsterna är:

- skapande av en sammanlänkad stadsmiljö
- stort tillskott av bostäder i ett citynära och attraktivt område
- förbättrade kollektiva förbindelser och ökad turtäthet och restidsvinst
- ökad kapacitet, mindre hinder och kortare körsträckor för buss och fordonstrafik
- säkrare trafikmiljö
- betydande miljöförbättringar.

### Kontorets synpunkter

Norra Hammarby Sjöstad är den sista stora etappen med bostäder. Genomförandet av området bedöms bidra till uppfyllelse av målen för stadsdelen. Området ger förutsättningar för en planstruktur och gestaltning som stämmer med att utvidga innerstaden och skapa en tillgänglig stadsdel med en blandning av bostäder och verksamheter. Exploateringskalkylen för denna etapp bedöms enligt jämförbara kalkyler för Sjöstaden ge ett underskott som är lägre än för stadsdelen som helhet. Häri ingår ej kostnaderna för Danvikslösen.

Danvikslösen innebär stora fördelar för bostadsförsörjningen, stadsbilden och miljön. Inom Henriksdal och Lugnet innebär detta inte bara en möjlighet till ytterligare

exploatering utan också en möjlighet till en större andel bostäder eftersom alternativet med Värmdövägen kvar runt berget innebär att en skärm av kontorsbebyggelse måste läggas som bullerskydd mot trafiken. Detta alternativ innebär avsevärda nackdelar för stadsmiljön. Förslaget med Värmdövägen genom Henriksdalsberget innebär att ytterligare ca 1 200-1 400 lägenheter kan byggas i området, varav 100-150 lägenheter förutsätter alternativet med spårbro.

Bostäder, kontor och service byggs på mark som tidigare varit ianspråktagen för trafikantläggningar och industriverksamhet. En sammanhållen struktur av bostads- och verksamhetsområden tillskapas. Trafiklösningarna innebär förbättringar för alla trafikantgrupper. Dessutom reduceras trafikbuller och luftföroreningar.

Projektet innebär höga kostnader men generar också inkomster i form av byggrätter. Det ekonomiska utfallet för staden beror också på resultatet av kommande förhandlingar mellan intressenterna. Parterna har olika nytta av de olika ingående delarna, vilket måste avspeglas i kommande avtal.

Berörda parter (staden, Nacka kommun och landstinget) föreslås träffa överenskommelse om genomförande av projektet under 2007. I detta regleras projektets omfattning, organisation, tider och finansiering m.m. En definitiv finansieringsöverenskommelse mellan parterna kan förhoppningsvis träffas under vintern 2007-2008.

Kontoret anser sammanfattningsvis att alternativet med spårbron medför så stora fördelar att nämnden bör fatta ett inriktningsbeslut om fortsatt utredningsarbete för infrastruktur och bostäder, som bygger på detta alternativ. Kontoret föreslår att nämnden godkänner en investeringsutgift om 10 mnkr för fortsatt utredningsarbete om Danvikslösen samt eventuell rörlig vägbro för västgående trafik in mot Stockholm över Danvikskanalen. Arbetet bedrivs tillsammans med stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret.

Stadens utgifter/inkomster för bostads- och infrastrukturinvesteringarna bedöms kunna finansieras via nämndens investeringsbudget för 2007. Medel för åren 2008-2015 skall beaktas i nämndens budgetarbete.

## **BEREDNING**

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av finansavdelningen.

### **Stadsledningskontoret**

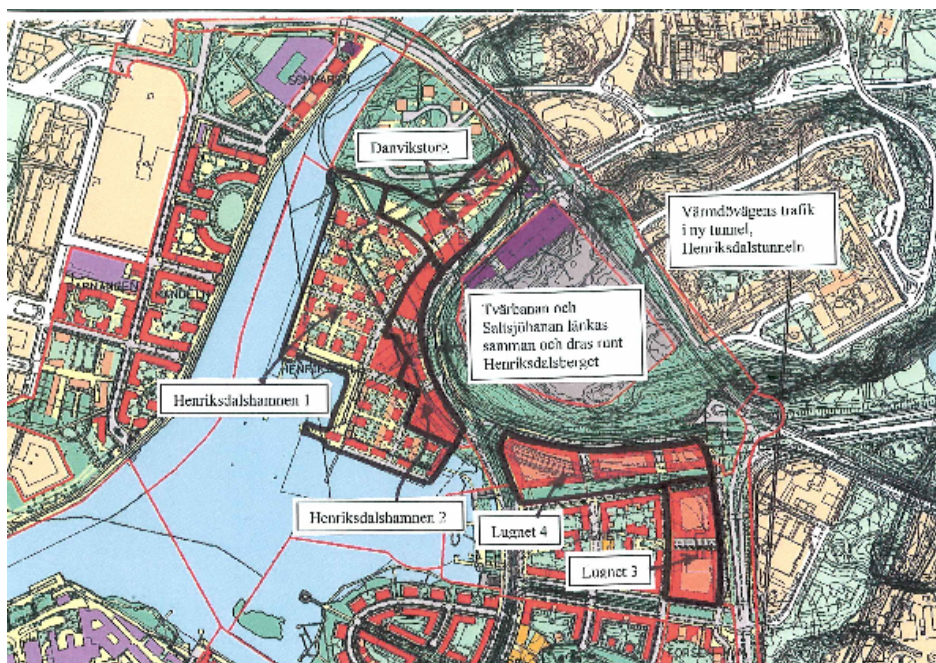
**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 24 februari 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Danvikslösen är ett projekt som syftar till att landstinget ska kunna förlänga tvärbanan från Hammarby Sjöstad till Slussen, att Nacka kommun ska kunna bebygga Kvarnholmen genom en ny trafikplats vid Henriksdal samt att ge Stockholm stad möjlighet att bygga färdigt Hammarby Sjöstad, främst genom att Värmdövägen flyttas in i en tunnel i Henriksdalsberget och att marken därmed frigörs för bostadsexploatering. Stockholms stad, Nacka kommun och landstinget undertecknade hösten 2003 en principöverenskommelse om projektet.

Eftersom projektet medför mycket stora investeringsutgifter (för vägtrafiken utgifter i storleksordningen 1 mdkr, varav vägverket bara avser stå för 50 mnkr) har alternativa lösningar prövats, men någon bra ersättning för Danvikslösen har inte kunnat finnas. Efter fortsatta analyser anser berörda parter att det bör byggas en högbro för tvärbanan istället för tidigare tänkt tunnelloösning under Danvikskanalen. Arbetet med ny detaljplan förs nu vidare med denna inriktning.

Saltsjöbanan avses upprustas och anknäytas till tvärbanan i Henriksdal men kommer att behöva stängas av i tre år under byggnadstiden för Danvikslösen. Parallellt med denna planering pågår diskussioner om eventuell framtida tunnelbaneförsörjning av Nackasektorn.

Bostadsutbyggnaden i den nordöstra delen av Hammarby Sjöstad är till mycket stor del beroende av utformningen av Danvikslösen. Exploateringen i Lugnet etapp 1+2 (650 lägenheter) har redan påbörjats och genomförandebeslut för Henriksdalshamnen etapp 1 (900 lägenheter) har behandlas i exploateringsnämnden parallellt med föreliggande ärende. För resterande områden – Henriksdalshamnen etapp 2, Lugnet etapp 3 och 4 samt Danvikstorg (nedan kallade "de nya bostadsetapperna") - planeras sammanlagt 1 200 – 1 400 lägenheter.



Nordöstra delen av Hammarby Sjöstad

### Beslutsunderlaget

I detta ärende har samråd skett med stadsledningskontoret vid upprättande av nuvärdeskalkyler och redovisning av ekonomiska konsekvenser. Ärendet uppfyller i allt väsentligt vad som krävs enligt stadens regler för styrning och uppföljning av investeringar och andra betydande projekt. Ärendet har framförallt fokus på Danvikslösens infrastruktur och är relativt utvecklat när det gäller de nya bostadsetapperna.

I exploateringskontorets tjänsteutlåtande beskrivs det ekonomiska resultatet på två olika sätt – dels i form av en exploateringskalkyl i fast prisnivå, exklusive driftkonsekvenser, dels som ett framräknat nuvärde av framtida betalningsströmmar i löpande prisnivå. Enligt stadens investeringsregler ska man i beslutsunderlaget för stora investeringar fortsättningsvis använda nuvärdesmetoden för att redovisa det ekonomiska resultatet. Redovisningen av exploateringskalkylen i fast prisnivå har enligt uppgift tagits med för att ge jämförbarhet med tidigare bostadsetapper i Hammarby Sjöstad.

### **Områdets förutsättningar**

Investeringarna i Danvikslösens infrastruktur är en direkt förutsättning för genomförande av nu planerat bostadsbyggande i nordöstra Hammarby Sjöstad och på Kvarnholmen. Samtidigt bidrar investeringarna till att förbättra trafikföringen och kollektivtrafikförsörjningen i området samt till att underlätta underhåll och upprustning av brokonstruktionerna över Danvikskanalen. Vid kommande förhandlingar med landstinget och Nacka kommun förutsätter stadsledningskontoret att utgifterna kommer att fördelas på ett rättvist sätt utifrån den nytta investeringarna beräknas medföra för respektive part.

I Henriksdalshamnen etapp 1, för vilket genomförandebeslut prövas av kommunfullmäktige parallellt med föreliggande ärende, har redan stora utgifter lagts ned på marklösen, evakuering samt påbörjad marksanering och anläggande av påldäck. Planeringen för de nya bostadsetapperna i nordöstra delen av Hammarby Sjöstad har ännu inte kommit så långt och här finns fortfarande möjligheter att påverka områdenas utformning. I de nya bostadsetapperna dominerar utgifter för ledningsflyttning, anläggning av gator och parkytor samt andel av utgifter för åtgärder mot lukt från Henriksdals reningsverk.

Exploateringsutgifterna i nordöstra Hammarby Sjöstad ligger klart över normalnivån för innerstaden (300-400 tkr/ekv. lgh) – i Henriksdalshamnen ca 900 tkr, i Lugnet etapp 1+2 ca 555 tkr och i de nya bostadsetapperna ca 670 tkr per ekvivalent lägenhet. Stadsledningskontoret anser att det i fortsatt utredningsarbete för de nya bostadsetapperna bör göras en analys av möjligheterna till minskade exploateringsutgifter och/eller att fördela utgifterna på fler lägenheter genom att öka exploateringsgraden (f.n.ca 2,7).

### **Ekonomiskt resultat**

Det framräknade nuvärdet för de nya bostadsetapperna 223 tkr per ekvivalent lägenhet beaktar bara investeringsutgifterna inom respektive område. Investeringsutgifterna för Danvikslösens infrastruktur (förutom den nya vägbron) orsakas primärt av planerat bostadsbyggande och bör därför ingå i exploateringsekonomin för fortsatt utbyggnad av nordöstra delen av Hammarby Sjöstad. Beräknat nuvärde för Danvikslösens infrastruktur har felaktigt råkat anges i exploateringsnämndens underlag till -792 mnkr men ska vara -1 069 mnkr.

Om utgifterna för Danvikslösens infrastruktur exklusive den nya vägbron (1-1,2 Mdkr) fördelas på samtliga planerade lägenheter i nordöstra Hammarby Sjöstad (ett påslag om 350-400 tkr/ekv.lgh.) skulle totalresultatet för de nya bostadsetapperna bli ett underskott om ca 570-620 tkr per ekvivalent lägenhet. Om utgifterna för Danvikslösens infrastruktur istället fördelas på samtliga ca 8 000 lägenheter i Hammarby Sjöstad skulle totalresultatet för de nya bostadsetapperna bli 350-370 tkr per ekviva-

lent lägenhet. För de 10-tal projekt i staden som hittills prövats med nuvärdesmetoden är det bara några få som har ett sämre resultat än underskott på max 35 tkr per ekvivalent lägenhet.

Jämförelserna ovan visar att planerat bostadsbyggande i Hammarby Sjöstad är betydligt dyrare än vad som hittills beslutats i staden. Orsaken kan bl.a. hänföras till förorenad mark, stort behov av grundförstärkning samt avsevärda utgifter för marklösen och evakuering.

För att förbättra det ekonomiska resultatet i de nu aktuella bostadsprojekten kan bl.a. följande ytterligare åtgärder vara tänkbara och behöva studeras vidare:

1. Öka exploateringsgraden, vilket skulle medföra att resultatet fördelas på fler lägenheter
2. Ökad markförsäljning, som gör att staden får inkomster snabbare än via tomt-rättsupplåtelse
3. Öka andelen bostadsrättslägenheter (f.n. ca 65 %)
4. Minska utgifterna för exploateringen
5. Förhandlingar med berörda parter om fördelning av utgifterna

### **Samlad bedömning**

Stadens investeringar har ökat kraftigt de senaste åren och det kommer att bli nödvändigt att begränsa deras omfattning för att tillkommande drift- och kapitalkostnader inte ska ta i anspråk allt större del av stadens ekonomiska utrymme och därigenom begränsa övrig verksamhet. Det behöver således ske en prioritering av vilka investeringar som ska beslutas och i vilken takt de ska genomföras. Lönsamma projekt bör då få förtur medan kostsamma projekt måste anstå.

Danvikslösens infrastruktur är exempel på en stor kommunal investering som i likhet med andra stora trafikledsprojekt medför betydande utgifter men inga direkta inkomster. Som framgår ovan beräknas planerade exploateringar i Hammarby Sjöstad inte vara så lönsamma att de kan inrymma finansieringen av Danvikslösen. Om utbyggnaden av nordöstra delen av Hammarby Sjöstad ska kunna fullföljas som planerat gäller det att det projektet ges hög prioritet i stadens fortsatta budgetarbete och därvid motiveras utifrån andra nyttoeffekter än exploateringsekonomisk lönsamhet.

För Danvikslösens infrastruktur och bostäder i nordöstra delen av Hammarby Sjöstad handlar det nu om ett inriktningsbeslut. Stadsledningskontoret är tveksamt till att tillstyrka ett sådant beslut utifrån den projektekonomi som presenterats. I så fall måste detta ske med förbehållet att exploateringsnämnden ges i uppdrag att i samverkan med stadsbyggnadsnämnden undersöka hur man kan förbättra det ekonomiska resultatet.

## RESERVATIONER M.M.

### **Exploateringsnämnden**

*Reservation* anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp) enligt följande

Att delvis bifalla kontorets förslag  
Att därutöver anförda följande

Det är väldigt angeläget att tvärbansans förlängning till Slussen kommer till stånd. Den föreslagna lösningen med en spårbro vid Danvikslösen är intressant, men det krävs vidare klargöranden innan slutgiltigt ställningstagande kan göras. Att stänga av Salt-sjöbanan i närmare tre år är alltför lång tid och man riskerar att tappa resenärer. Stor vikt bör läggas på att hitta lösningar som minimerar tiden för avstängningen. Den vidare utredningen måste också klargöra hur grönstrukturen kan värnas, så att t ex större träd kan bevaras. Det är viktigt att stationerna utformas så att de funktionella och attraktiva för kollektivresenärerna och samtidigt utgöra en god miljö för de omkringboende och andra som vistas där. Särskilt viktigt är det att stationen vid Åsöberget utformas i samklang med den kulturhistoriska miljön. Stor hänsyn skall tas till att utforma bra lösningar för gång- och cykeltrafik.

Vi är kritiska till att utöka antalet körfält vilket blir fallet med en ny parallell vägbro, då det riskerar att öka trafiken.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Joakim Larsson m.fl. (m) och ledamoten Gulan Avci (fp) enligt följande

Danvikslösen är ett spännande projekt som rymmer samarbete mellan två kommuner och landstinget. Kostnaderna är samtidigt betydande för alla inblandade parter. Det är därför angeläget att exploateringen i kommande bostadsetapper ökar, bland annat genom högre hus vid Danviks torg.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Carin Jämtin m.fl. (s) enligt följande

Konverteringen av saltsjöbanan är en förutsättning för Danvikslösens genomförande. Konverteringen av saltsjöbanan ligger också högt upp på Stockholmsberedningens prioriteringar över spårinvesteringar. Tyvärr har den nya moderatregimen valt att överge de gemensamma prioriteringar som regionen tidigare stått bakom. Genom att stoppa byggandet av Citybanan och ensidigt frångå förutsättningarna för redan ingångna avtal så står regionen idag utan prioriteringar och vad detta kan få för konsekvenser för andra projekt är idag okänt.

*Särskilt uttalande* gjordes av som ledamot tjänstgörande ersättaren Lotten von Hoffsten (v) enligt följande

Vi anser att det är viktigt att planera för lekplatser och grönområden och ändamålsenligt lokaler för förskolor, samlingslokaler och liknande och att det inte glöms bort när det här området planeras och byggs. Vi anser också att det är viktigt att människors behov av närsjukvård inte glöms bort, och att man när man planerar för det gör det tillsammans med landstinget. Människor ska inte behöva ta sig långa sträckor för sådant som man behöver ha nära för att kunna leva ett bra liv.

*Ersättaryttrande* gjordes av ersättaren Christer Mellstrand (c) i överensstämmelse med Joakim Larssons m.fl. särskilda uttalande.