

## **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 trafikplats Henriksdal och förläggning av Värmdöleden i tunnel genom Henriksdalsberget, se **bilaga 1**. Beslutet baserades på det utredningsarbete som genomförs av Stockholms Stad, Nacka kommun samt Stockholms läns landsting genom RTK och SL.

Stockholms stad, Nacka kommun och Stockholms läns landsting genom RTK har därefter fortsatt att utveckla projektets infrastrukturella och stadsbyggnadsmässiga förutsättningar och säkerställt dess tekniska genomförbarhet samt gjort en analys av projektets ekonomi. SL, Vägverket och Stockholm Vatten har medverkat i projektets arbetsgrupper samt deltagit i projektets styrgrupp.

SL genomför parallellt förstudier för Tvärbanans förlängning till Slussen och konvertering av Saltsjöbanan till snabbspårvägsstandard.

Projektets programförutsättningar, genomförande och ekonomi är redovisade i ”Danvikslösen, Huvudrapport, april 2002” och tillhörande delstudier.

SL redovisar i ”Tvärbana Ost, Sickla – Slussen, Sickla – Saltsjöbaden, Samrådshandling, april 2002” planeringen för förlängning av Tvärbanan till Slussen samt konvertering av Saltsjöbanan till snabbspårvägsstandard.

På grundval av dessa rapporter beslutade Stockholms Gatu- och fastighetsnämnd 2002-06-11 § 54 respektive Nacka kommunstyrelse 2002-11-25 § 158 att driva projektet vidare och att träffa härför erforderliga överenskommelser med berörda parter.

Mellan Stockholms Stad, Nacka kommun och Stockholms läns landsting (parterna) har nu träffats följande principöverenskommelse.

### **2 §            Principöverenskommelsen**

Parterna är överens om:

- I. Att i samverkan fortsätta planeringen av projekt Danvikslösen så att byggstart kan ske under våren 2005.
- II. Att Stockholms Stad och Nacka kommun genomför plan- och tillståndsarbetet så att måltidpunkterna enligt § 4 kan innehållas.
- III. Att erforderliga avtal angående planering, genomförande och finansiering av utbyggnaden skall ha träffats mellan parterna och eventuella tillkommande intressenter samt staten senast i juli 2004.

### 3 §            **Projekt Danvikslösen**

Danvikslösen är ett regionalt och mellankommunalt infrastrukturprojekt för att möjliggöra stads- och bostadsutveckling inom närområdet Hammarby Sjöstad, Sickla, Lugnet, Henriksdalshamnen, Danvikstull och Kvarnholmen. Det innehåller nya spår- och trafiklösningar inom ett område som framgår av **bilaga 1**.

Värmdöleden förläggs i tunnel genom Henriksdalsberget. En ny och mindre ytkrävande trafikplats byggs vid Lugnet. Ett nytt stadsdelscentrum, Danvikstull, byggs på och i anslutning till en överbyggd och planskild Henriksdals trafikplats. Tvärbanan fortsätter genom Danvikstull och vidare mot Slussen. Saltsjöbanan går i ny sträckning genom området, ansluter till och fortsätter på gemensamt spår med Tvärbanan genom Danvikstull och vidare mot Slussen på sätt som även medger anslutning av spårväg från Kvarnholmen.

Det nya Danvikstull sammanlänkar närområdena i Stockholm och Nacka: Henriksdalshamnen och Lugnet i Hammarby Sjöstad, Henriksdalsklippan, Sicklaön och Henriksdalsberget samt Kvarnholmen. Det blir ett närcentrum för 10 000 – 15 000 boende. I närområdet kommer c:a 5000 personer att arbeta. I Lugnet och Henriksdalshamnen byggs c:a 2 000 bostäder, vid Danvikstull c:a 400 och längs Kvarnholmsvägen c:a 400 bostäder. Därutöver byggs c:a 70 000 kvm verksamhetsytor.

Spår- och bussförbindelserna i närområdet och för Stockholm/Nacka/Värmdö får högre kapacitet, vilket är en nödvändig förutsättning för bostadsutveckling inom närområdet. Danvikstull blir en viktig omstigningspunkt. Den planskilda korsningen vid nuvarande Henriksdals trafikplats förbättrar framkomligheten för vägtrafiken. Den fortsatta utvecklingen i ost/sydostsektorn kommer att kräva också andra åtgärder i transportinfrastrukturen.

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.

Ombyggnaden av reningsverket samt den omlagda infrastrukturen ger stora miljöförbättringar.

#### 4 § **Genomförande**

Parterna är överens om följande måltidpunkter för projektets genomförande:

Maj – juni 2003	Projektering för detaljplaner och arbetsplaner påbörjas.
Maj – juni 2003	Järnvägsplanearbetet fortsätter med Järnvägsutredning/Järnvägsplan.
April - december 2003	Förhandlingar med staten om medfinansiering
Våren 2004	Förhandling mellan parterna om genomförande och finansiering
Juli 2004	Principöverenskommelsen ersätts av nya avtal
Våren 2005 – våren 2006	Byggstart väganläggningar samt överdäckning vid Henriksdal
Våren 2005	Byggstart för Tvärbanan, delen Sickla – Lugnet samt vid Danvikstull
Våren 2009	Vägtunnel öppnas.
Våren 2009	Tvärspårvägen till Slussen tas i drift.
2008 - 2009	Byggstart på de exploateringsområden som berörs av nuvarande Värmdöleden.
2011 - 2013	Inflyttning för boende och verksamheter.

De angivna måltidpunkterna förutsätter att planarbetet för trafikanläggningarna prioriteras.

Byggfasen kommer att medföra störningar för såväl spår- som vägtrafik. Parterna är överens om att genomförandet skall planeras så att störningarna minimeras samtidigt som byggproduktionen skall kunna bedrivas rationellt och kostnadseffektivt.

Ombyggnaden av Henriksdals reningsverk bör påbörjas 2005.

## **5§ Parternas ansvar och samverkan**

**Stockholms stad och Nacka kommun** ansvarar för planering och genomförandefrågor inom egen kommun.

**SL** ansvarar för: utbyggnad av Tvärbanan och omläggning av och konvertering av hela Saltsjöbanan till snabbspårväg med hållplatser och stationer genom projektområdet och fortsatt anslutning till Slussen. Detta förutsätter en statlig medfinansiering om minst 50 %.

### **Projektsamordning**

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. skall en gemensam plan för information/kommunikation tas fram.

En gemensam organisation för samordning skall därför etableras, varvid utgångspunkten skall vara de samverkansformer som tillämpats under tidigare faser av Danvikslösen, det vill säga **Sicklaplaneringens politiska ledningsgrupp** och **Styrgrupp för Danvikslösen** skall styra och följa upp projektarbetet.

Projektarbetet (styrning och samordning av omfattning, tid, kostnader och kvalitet under planerings-, projekterings-, upphandlings- och byggskedena) samordnas av en gemensam projektsamordningsenhet under styrgruppen.

Beslut fattas av respektive parts beslutande församlingar. Samordnade upphandlingar genomförs av Stockholms GFN som upphandlande enhet om inte annat överenskommes.

## **6§ Kostnader**

### **Trafikanläggningar exklusive spåranläggningar.**

	MSEK
Henriksdal + överdäckning (Danvikstull)	420
Vägtunnel genom Henriksdalsberget	360
Lugnets trafikplats + anslutningar	320
<hr/> Summa	<hr/> 1100

I dessa kostnader ingår ett påslag med 20% för projektering, projektledning, byggledning och administration.

### **Spårtrafikanläggningar**

SL bedömer att anläggningskostnaden för spårtrafikanläggningar från Sickla station till Slussen är ca: 700 MSEK, varav 50% skall täckas av statsbidrag

### **Henriksdals reningsverk.**

Stockholm Vatten har uppskattat att den av exploateringen orsakade ombyggnaden av Henriksdals reningsverk kommer att kosta c:a 200 MSEK. Den diskuterade flyttningen av Stockholm Vattens Sicklaanläggning till Henriksdals reningsverk ingår inte.

## 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 samt även för andra åtgärder som kan vara bidragsberättigade (exempelvis ombyggnaden av Henriksdals reningsverk).

Parterna är överens om att Stockholms och Nackas nettoutgifter för trafikanläggningarna (= total byggkostnad – statlig finansiering) skall fördelas enligt den nytta i övrigt som Stockholm respektive Nacka har av projektet.

Parterna är överens om att avtal om finansiering m.m. skall utvecklas enligt 2§ pkt III. SL ansvarar för finansiering av utbyggnad av Tvärbanan och omläggning av Saltsjöbanan med hållplatser och stationer genom projektområdet.

### **Ombyggnad av Henriksdals reningsverk.**

Parterna är överens om att den av exploateringen orsakade ombyggnaden av Henriksdals reningsverk skall belasta exploateringen.

### **Gemensamma kostnader.**

Parterna är överens om att gemensamma kostnader för samordning och gemensamt utrednings-/projekteringsarbete skall beslutas i enighet av parterna i styrgrupp och finansieras av respektive part enligt följande fördelningsnyckel om inte annat beslutas eller avtalas från fall till fall:

	%
Stockholms Stad	40
Nacka kommun	40
Landstinget	20

## **8§ Förutsättningar för denna överenskommelse**

Denna överenskommelse förutsätter att den godkänns av:

- ? Kommunfullmäktige i Stockholm och Nacka.
- ? Landstingsfullmäktige.

Parterna är överens om att om den nödvändiga statliga finansieringen ej kommer till stånd så skall parterna söka alternativa möjligheter att genomföra projekt Danvikslösen delvis.

## **9§ Giltighetstid**

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

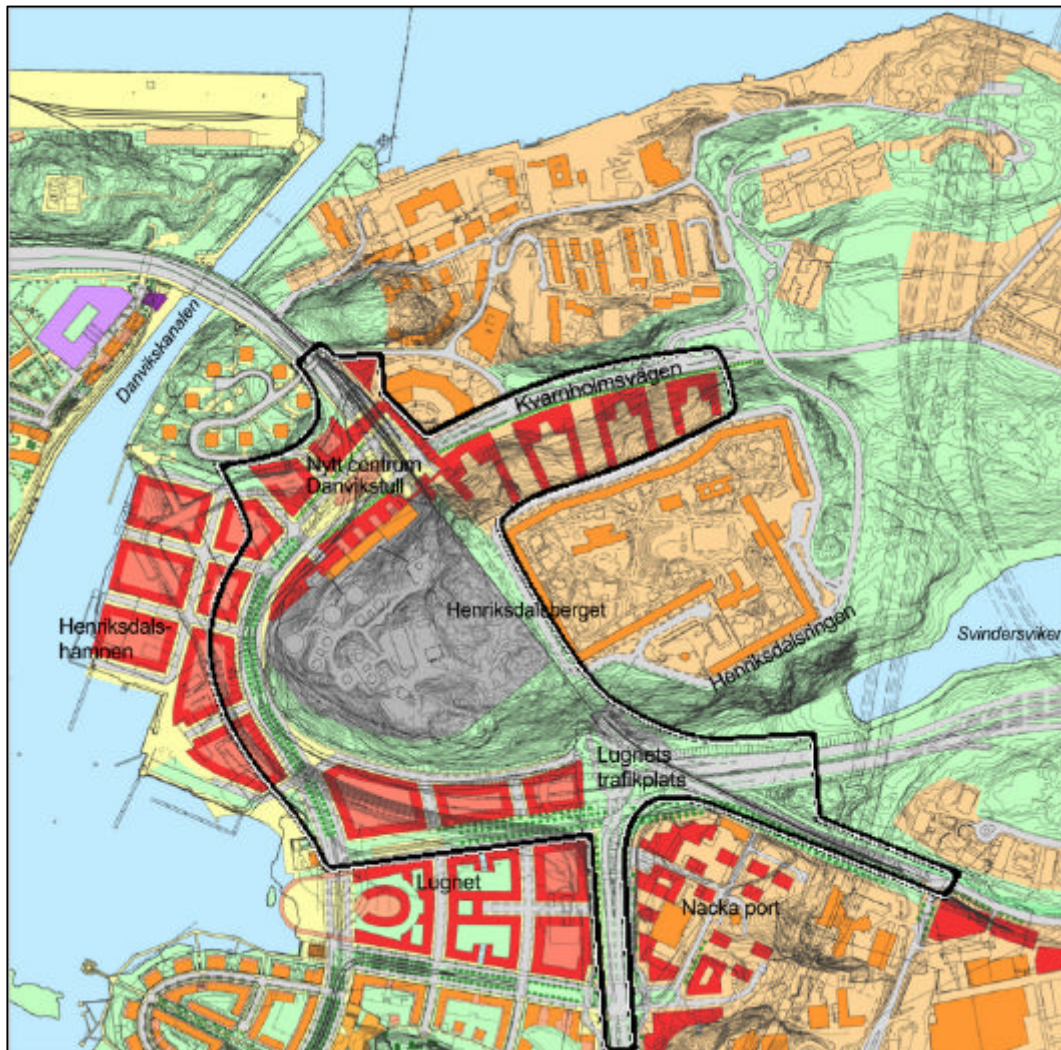
Parterna är överens om att förslag till ändring av eller upphävande av denna principöverenskommelse skall underställas Sicklaplaneringens politiska ledningsgrupp för ställningstagande.

Stockholm den .... april 2003.

För Stockholms stad

För Nacka kommun

För Stockholms läns  
landsting



*Projekt Danvikslösen*