



MARKKONTORET  
TRAFIKKONTORET

GEMNSAMT TJÄNSTEUTLÅTANDE

Dnr: M05-512-352:2 (Markkontoret)

Dnr: T05-512-494-:1 (Trafikkontoret)

2005-09-22

1(7)

*Kontaktperson*

2005-09-05

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

Trafikkontoret  
Kristofer Tengliden  
Tel: 508 263 74  
e-mail: [kristofer.tengliden@mk.stockholm.se](mailto:kristofer.tengliden@mk.stockholm.se)

Till  
Marknämnden och  
Trafiknämnden

**Detaljplan för Danvikslösen infrastruktur delplan S1/N1 inom stadsdelarna Södra Hammarbyhamnen i Stockholm och Sicklaön 76:1 i Nacka, Remissvar**

## FÖRSLAG TILL BESLUT

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

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

Göran Långsved

Per Aronson

## SAMMANFATTNING

Ett förslag till ny detaljplan för Danvikslösen inom stadsdelarna i Södra Hammarbyhamnen i Stockholm och Sicklaön 76:1 i Nacka, har remitterats till marknämnden och trafiknämnden. Remisstiden varar till 23 september 2005. För samordning av remissvar till Nacka kommun ansvarar stadsbyggnadsnämnden.

Planförslaget syftar till att möjliggöra utbyggnad av nya väg- och spårtrafik-anläggningar längs gränsen mellan Stockholm och Nacka från Danvikstull (f d Henriksdal) i nordväst till Lugnets trafikplats i sydost. Anläggningarna omfattar såväl nya vägtrafiktunnlar genom Henriksdalsberget som nya spår-anläggningar och huvud- och lokalgator söder om detsamma. Förslaget är en förutsättning för ett slutförande av

Hammarby Sjöstad i enlighet med översiktplanen. För Nackas del utgör den planskilda trafikplatsen vid Danvikstull en förutsättning för fortsatt utveckling inom Henriksdal-Kvarnholmen. Totalt kan inom ramen för projekt Danvikslösen nästan 3000 nya bostäder tillkomma som får centrala och attraktiva lägen. Upp mot 4000 nya bostäder kan tillkomma i befintliga och pågående planer inom Henriksdal/Kvarnholmen, till det ca 3000 arbetsplatser. Byggstart beräknas ske i slutet av år 2007 och Värmdöleden m.m. tas i drift ca 6 år senare. Preliminära kalkyler uppskattar kostnaden för ombyggnaden av vägtrafikanläggningarna till ca 900-1000 Mkr. Stockholm Läns Landsting ansvarar för och bekostar spårinvesteringar.

Kontoren kan konstatera att de framtagna gestaltungsprinciperna är förenliga med de planerade utbyggnaderna i området. Tvärbanans dragning i tunnel under Danvikskanalen var det alternativ som gatu- och fastighetsnämnden förordade i sitt remissvar till SL rörande Tvärbana Ost. Det är positivt att detta alternativ nu gäller för det fortsatta planarbetet. Markkontorets och till en vis del trafikkontorets medverkan under planläggningsarbetet innebär att synpunkter har framförts under hand. Dock finns det delar av planförslaget som ytterligare bör utredas i det fortsatta planarbetet.

Kontoren anser att den framtagna genomförandeplaneringen bör vidareutvecklas för att inkludera ett genomförandealternativ som förutsätter en längre avstängning av Saltsjöbanan, t ex 2 år, för att förkorta den totala byggtiden. I den fortsatta genomförandeplaneringen bör även möjligheten att koppla på Tvärbanan från Sjöstaden till den nya Saltsjöbanan i så tidigt skede som möjligt undersökas. Kollektivtrafikförsörjningen av Danviksklippan bör utredas inför byggskedet. Vidare föreslås att den föreslagna plangränsen västerut mot Stockholm flyttas för att omfatta hela Danviksbroarna så att broarnas framtida utformning utreds och fastställs parallellt med Danvikslösen. Eventuella kostnader för uppgradering/ombyggnad av broarna förutsätts finansieras utanför Danvikslösen.

Genomförande av projektet och bostadsutbyggnaderna inom ramen för detaljplanen för Henriksdalshamnen och del av den andra etappen av Lugnet förutsätter att luktstörningarna från verket elimineras/reduceras och att en ny tillfartsväg för transporter till verket skapas. Markkontoret har därför också tagit upp ett parallellt ärende om en finansieringslösning för ombyggnaden av Henriksdals avloppsreningsverk.

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

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämnden och Nacka kommun tog var för sig sommaren 2000 beslut om inriktning för infrastrukturlösningar för väg- och spårtrafik inom området kring Danvikstull och Lugnet. Grundtanken är att förlägga Värmdöleden i tunnel genom Henriksdalsberget och omdana trafikplats Danvikstull för att möjliggöra en omfattande bebyggelse av bostäder och verksamheter samt ge förutsättningar för förlängning av Tvärbanan/omläggning av Saltsjöbanan från Sjöstaden till Slussen. SL:s projekt omfattar också uppgradering av Saltsjöbanan på sträckan Nacka station-

Saltsjöbaden/Solsidan till en modernare fordonstyp. Som ett resultat av ett omfattande utredningsarbete beslutade gatu- och fastighetsnämnden och Nackas kommunstyrelse 020625 respektive 021125, att driva projektet vidare och att träffa erforderliga överenskommelse med berörda parter. En principöverenskommelse om Danvikslösen och Saltsjöbanan/Tvärbanan till slussen har hösten 2003 träffats mellan Stockholms stad, Nacka kommun och Stockholms läns landsting. Enligt denna ska parterna i samverkan fortsätta planeringen av projekten. I enlighet med denna överenskommelse bedrivs plan- och tillståndsarbeten i Stockholm och Nacka. Stockholms läns landsting kommer att upprätta järnvägsplaner för spåranläggningarna. Vägverket har inlett arbetet med arbetsplanen för de statliga vägarna som ingår i Danvikslösen. Byggstart för Danvikslösen beräknas ske under hösten 2007 och trafikanläggningarna färdigställas för att tas i drift år 2013. Parterna förväntas träffa avtal för finansiering och genomförande av Danvikslösen under hösten 2005.

Parterna är överens om att en förutsättning för projektets genomförande är att miljöstörningarna från Henriksdals avloppsreningsverk minskar. Reningsverket skall därför byggas om så att störande luktkällor vid verket samt tung trafik till och från verket vid Danvikstull och på Henriksdalsberget så långt möjligt elimineras. Stockholms Vatten arbetar för nuvarande med att ta fram de erforderliga projekteringshandlingarna för den planerade ombyggnaden så att byggstart kan ske vid halvårsskiftet 2006.

Planområdet omfattar mark såväl i Stockholm och i Nacka. Stockholms delar omfattar utöver rubricerade detaljplan, även detaljplanläggning för ny sträckning av Saltsjöbanan till Slussen och anslutning av Tvärbanan till Saltsjöbanan vid Danvikstull. För Saltsjöbanans sträckning från Danvikskanalen till Slussen upprättas detaljplanen i Stockholm stad. Nacka kommun upprättar tre separata detaljplaner. Alla dessa planer avses bli föremål för remiss- och samrådsbehandling samtidigt. För Stockholms del har samtidigt detaljplanläggning genomförts för del av Lugnet för 650 lägenheter med byggstart hösten 2005. Även detaljplanläggningen av Henriksdalshammens första utbyggnadsetapp omfattande 850 lägenheter har påbörjats. Inom Hammarby Sjöstads norra del planeras därefter ytterligare ca 1400 lägenheter kunna byggas inom områdena Lugnet, Henriksdalshamnen och Danvikstull.

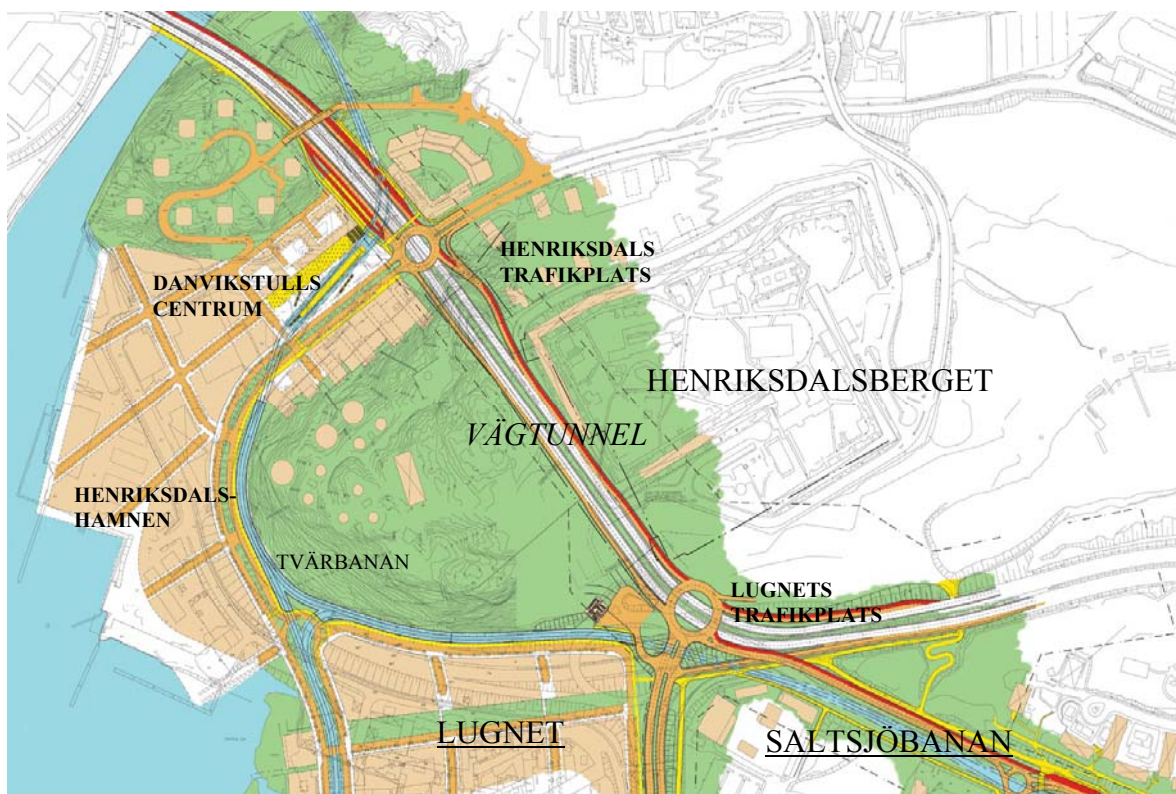
Den del av planområdet som ligger i Nacka kommun avses genom gränsjustering tillföras Stockholm. För del av detta område avses en tredimensionell kommungränsjustering genomföras då gällande detaljplan på markytan över de planerade tunnarna avses bibehållas och kvarligga i Nacka kommun. Ingen bebyggelse finns inom planområdet.

#### *Trafikanläggningar*

Planområdet omfattar hela Saltsjöbanan och större delen av Värmdövägens befintliga sträckningar från Danvikslösens södra landfäste till Lugnets trafikplats. Danvikstulls trafikplats utgörs idag av en signalreglerad plankorsning med kapacitetsproblem. Genom området saknas idag ett sammanhängande cykelbanesystem. Från Henriksdals trafikplats finns ett utbyggt regionalt cykelstråk mot innerstaden längs Danviksbrons södra sida.

### Planförslaget

För att förbättra vägtrafiksystemets kapacitet, utformning och säkerhet, för att utnyttja områdets möjlighet till en större stadsutbyggnad samt för att förbättra områdets miljö kvalitet redovisar förslaget en ny sträckning av Värmdövägen i två parallella vägtunnlar genom Henriksdalsberget. Förslaget innebär även ombyggnad av



Planförslaget

Värmdövägens anslutning till Danvikstullsbroarna är idag utformad med sex körfält. Planförslaget har utformats så att denna lösning kan bibehållas, alternativt rivs den gamla bron då Saltsjöbanan/Tvärbanan ges en ny sträckning under Danvikskanalen. Den nyare bron inrymmer totalt fem körfält. I detta senare alternativ förutsätts bron breddas med ytterligare ett kollektivtrafikkörfält i riktning mot staden.

### *Lokalgatusystem*

Planförslaget redovisar förlängning av Lugnets Allé och en ny lokalgata. Dessa har samma principiella utformning och sektion som i Sjöstaden i övrigt. På den norra delen av Lugnets Allé har dock det regionala cykelstråket förlagts på separat cykelbanan utmed ena sidan.

### *Parkering*

Då planförslaget väsentligen inrymmer allmänplatsmark illustreras bara parkering längs planerade gator. Även del av mittremsan vid Värmdövägens överdäckning vid Danvikstull kan eventuellt utnyttjas för centumparkering.

*Saltsjöbanan och Tvärbanan*

Planförslaget möjliggör omläggning av Saltsjöbanan och utbyggnad av banan till dubbelspår samt utbyggnad av Tvärbanan mellan Lugnet och Danvikstull där banan ansluts till Saltsjöbanan. Spåren med Saltsjöbanan och Tvärbanan passerar efter Danvikstull genom del av Nacka i tunnel, under Danvikskanalen samt vidare in mot Slussen med ny station i Tegelviken/Masthamnen. Vid Tvärbanans anslutning till Saltsjöbanan möjliggörs förbindelse från Nacka mot Gullmarsplan och vidare västerut. Vid Danvikstull har stationen utformats för att medge byten direkt över en mittplattform. Stationen ligger försänkt i förhållande till omgivande platsbildning.

*Busshållspalts/bytespunkter*

Danvikstull kommer att utgöra en viktig bytespunkt. Planförslaget har utformats så att alla bussar i både riktningarna har hållplatser i Danvikstulls trafikplats övre plan. Busshållplatserna är i plan placerade vinkelrätt mot spårplattformens norra ände vilket medger goda omstigningsmöjligheter.

*Gång- och cykeltrafik*

Planförslaget inrymmer gång- och cykeltrafiksystem av olika dignitet och karaktär. Genom området löper det regionala cykelstråket mellan Stockholms innerstad, Nacka och Värmdö via Danvikstull. Det har utformats som separat stråk för dubbelriktad trafik.

*Tillgänglighet/handikappsanpassning*

Yttre lutningar uppfyller gällande tillgänglighetskrav förutom den föreslagna bergsparkanläggningen på Henriksdalsbergets sydslutning som har sådana befintliga nivåförhållanden att den inte kan uppfylla gällande tillgänglighetskrav.

*Genomförande*

Utbyggnaderna av de berörda projekten kräver samordning med varandra samt med övriga bygg- och anläggningsarbeten i de berörda områdena. Särskild vikt läggs därför vid samordning av tidplaner, transporter och etableringar. Den totala utbyggnadstiden för anläggningar som omfattas av Danvikslösen är beräknad till ca 6 år fördelad i tre skeden:

- Skede 1 (år 1): Då anläggs främst de första provisorierna för att kunna leda om trafik och därmed starta genomförandet
- Skede 2 (år 2-3): Nu börjar genomförande av de permanenta anläggningarna. Detta skede pågår fram till avstängning av befintlig spårtrafik på Saltsjöbanan då den avstängs i ca 1 år.
- Skede 3 (år 4-6): under detta skede genomförs Värmdöleden i tunnel och trafikplatserna m.m. och anläggningarna tas i drift.

**Konsekvenser***Miljö*

Nacka kommun och Stockholms stad har bedömt att DanvikslöSENS genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och således ingår förfarande med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som en del i detaljplaneprocessen. Sammantaget medför Danvikslösen positiva konsekvenser för tre av de fyra miljöaspekter som har identifierats som väsentliga; luftkvalitet, buller och markföroreningar. Den fjärde väsentliga miljöaspekten byggskedets påverkan medför negativa konsekvenser under ett

antal år. Projektet innebär att en stor trafikpropp löses upp när Danvikstulls trafikplats byggs om och bättre och säkrare gång- och cykelnätverk tillskapas. Danvikslösen medför även en bättre hushållning med mark och vatten eftersom infrastrukturens funktion förbättras samtidigt som gammal industrimark frigörs för bostadsbyggandet i ett stadsnära och attraktivt läge. En förbättring av kollektivtrafiken ger positiva konsekvenser för klimatet, luftkvalitet och buller. Flyttningen av Värmdöleden in i berget och ombyggnaden av reningsverket innebär mycket goda miljöeffekter både för kommande bostäder och för andra närboende.

#### *De etappvisa utbyggnaderna*

Spårtrafiken berörs då trafiken måste tas ur drift under ett år. Under tiden ersätts Saltsjöbanan med bussar. Busstrafik bedöms under byggtiden inte vara nämnvärt sämre än dagens spårtrafik. För övrig fordonstrafik kommer provisorier att anordnas och i stort sett kommer den befintliga kapaciteten att bibehållas.

#### *Ekonomiska frågor*

Totalt inom ramen för Danvikslösen kan nästan 2150 nya bostäder tillkomma i Stockholm som får centrala och attraktiva lägen. Uppemot 4000 nya bostäder möjliggörs i befintliga och pågående planer inom Henriksdals/ Kvarnholmen, till det ca 3000 arbetsplatser.

Preliminära kalkyler uppskattar kostnaderna för utbyggnaden av trafikanläggningarna till ca 900-1000 Mkr (prisnivå 2004). Det ekonomiska utfallet för staden är beroende av kommande överenskommelser mellan intressenterna om finansiering. Ansvar och kostnadskalkyl avser man klargöra i avtal mellan Stockholm stad och Nacka kommun. Parterna förutsätter att statsbidrag utgår till del av utbyggnaden. Kostnadsbilden kommer att bearbetas ytterligare i anslutning till de genomförandebeslut som Stockholm och Nacka kommer att fatta. Stockholm Läns landsting ansvarar för och bekostar spårinvesteringarna.

En förutsättning för projektets genomförande är att luktstörningar från Henriksdals avloppsreningsverk kan reduceras och en ny tillfartsväg för transporter till verket skapas. Kostnaderna för ombyggnaden beräknas till ca 240 mkr därav 160 Mkr kommer att bäras av Stockholm stad. Kontoret tar upp ett annat ärende om detta parallellt med detta tjänsteutlåtande.

Utbyggnaden av Danvikslösen enligt ovan förutsätter förutom överenskommelse mellan parterna att erforderliga myndighetsbeslut i form av detaljplaner, arbetsplan, järnvägsplaner, bygglov, miljödöm (tidigare vattendom) m.m. erhålles.

#### **Kontorens synpunkter och förslag**

Kontoren konstaterar att planförslaget innebär möjlighet till fortsatt utbyggnad av Hammarby Sjöstad enligt översiktplanen. Förslaget är värdefullt för bostadsförsörjning, stadsbilden och miljön.

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

Kontoren anser att plangränsen mot Stockholm borde flyttas för att inkludera Danviksbroarna så att broarnas framtida funktion, utformning och omfattning utreds och fastställs parallell med den aktuella planen eftersom broarna trafiktekniskt utgör del av projektet. Genomförandeplaneringen bör vidareutvecklas för att inkludera ett genomförandealternativ som förutsätter en längre avstängning av Saltsjöbanan, t ex 2 år, för att på det sättet förkorta den totala byggtiden. I den fortsatta planeringen bör även möjligheten att koppla på Tvärbanan från Sjöstaden till den nya Saltsjöbanan i så tidigt skede som möjligt undersökas. Detaljplanen medger avgrensning av Saltsjöbanan mot Gullmarsplan i anslutning till Lugnets Allé. Detta är en god ambition och korsningen måste detaljstuderas inom ramen för den kommande järnvägsplanen för att säkerställa trafiksäkerheten för såväl biltrafik som gång- och cykeltrafik i korsningen.

Kollektivtrafikförsörjningen av Danviksklippan bör utredas inför byggskedet. Möjligheten till en provisorisk brolösning bör undersökas för den treårsperiod när Hästholmsviadukten måste rivas för att ge plats för en breddad vägsektion och en ny Hästholmsviadukt.

Parkeringslösningen ovanpå överdäckningen vid Danvikstull kommer att värderas i samband med att det totala parkeringsbehovet för centrumanläggningen utreds. Möjligheten att tillskapa kompletterande bergrumsparkering under Danviksklippan bör samtidigt studeras. Önskemål om bergrumsparkering har framförts av Katarina-Sofia stadsdelsnämnd.

Det är viktigt att man planerar bra cykelparkering i anslutning till Saltsjöbanans /Tvärbanans stationsläge vid Danvikstull. Det är nödvändigt att denna parkering är klimatskyddad och stöldskyddad.

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

För att kunna gå vidare är det av stor vikt att parterna i projektet träffar ett finansieringsavtal under hösten 2005 och framförallt att Stockholms läns landsting beslutar att påbörja sitt arbete med att upprätta de erforderliga järnvägsplanerna så att dessa hinner fastställas i samband med att de aktuella detaljplanerna antas.

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoren att marknämnden och trafiknämnden återoppar och överlämnar detta tjänsteutlåtande som remissvar på planförslaget.

**SLUT**

