



Handläggare: Mats Christenson
Telefon: 08-508 12 201
Agneta Pernu Olofsson
Telefon: 08-508 13 034

Till Södermalms stadsdelsnämnd
2007-09-20

Förslag till detaljplan för Danvikslösen infrastruktur, remiss från stadsbyggnadskontoret

Förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar och återoppar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

BrittMarie Kyndel
Stadsdelsdirektör

Ted Emanuelsson
Ekonomi, upphandling, stadsmiljö och lokaler

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har skickat ett förslag till detaljplan, möjliggörande ny infrastruktur i Danvikslösen, på remiss till stadsdelsnämnden. Planförslaget, som tagits fram i samarbete med Nacka kommun, innebär att Värmdövägen får en tunnelsträckning genom Henriksdalsberget och att en ny trafikplats anläggs vid Danvikstull. Saltsjöbanan och Tvärbanan får en ny gemensam sträckning mellan Lugnet och Londonviadukten med stationer vid Danvikstull och Åsöberget. Förslaget är en omarbetning av det förslag som behandlades under 2005 med den skillnaden att spårförbindelsen, som då placerades i tunnel, i det nya förslaget ligger på bro. Planen möjliggör en fortsatt stadsutbyggnad i Stockholm och Nacka, exempelvis i Hammarby Sjöstad. Förvaltningen anser att förslaget är bra då den möjliggör att tidigare industrimark kan användas för bostadsändamål. Kollektivtrafiken förbättras då Saltsjöbanan och Tvärbanan knyts samman. Förvaltningen är angelägen om att de föreslagna anläggningarna i form av broar, vägar och platser, utformas på ett estetiskt tilltalande sätt och att trygghetsaspekterna vägs in vid utformningen. Förvaltningen vill betona vikten av god tillgänglighet till Danviksklippan.

Bilaga 1: Planbeskrivning – Danvikslösen infrastruktur detaljplan S1/N1 –
Spårbroalternativ

Bilaga 2: Diverse illustrationer av föreslagna infrastrukturanläggningar.

Ärendets beredning

Ärendet är en remiss från stadsbyggnadskontoret och har handlagts av avdelningen för ekonomi, upphandling, lokaler och stadsmiljö inom Södermalms stadsdelsförvaltning. Remiss- och samrådstiden sträcker sig fram till den 14 september varför beslutet omedelbart måste justeras.

Remissen finns att läsa i sin helhet hos förvaltningens handläggare. Remissen består av planbeskrivning (se bilaga 1), plankartor, genomförandebeskrivning samt en miljökonsekvensbeskrivning. Till remissen hör även en illustrationsbilaga. Materialet finns även på stadsbyggnadskontorets hemsida: www.stockholm.se/sbk under planering på gång, pågående planprojekt.

De lokala handikapp- och pensionärsråden har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter.

Bakgrund

Förslaget till detaljplan, som är en del av Danvikslösenprojektet, syftar till att länka samman de nya områdena som växer fram mellan Stockholm och Nacka med fungerande kommunikationer. Förslaget omfattar en rad infrastrukturprojekt vars genomförande är en förutsättning för en fortsatt stadsutbyggnad i både Stockholm och i Nacka. Exempelvis är en utveckling av Södra Hammarbyhamnen beroende av att Värmdöleden, som idag passerar runt Henriksdalsberget, förläggs i tunnel genom Henriksdalsberget. I projektet ingår även en förlängning av Tvärbanan från Södra Hammarbyhamnen till Slussen och en modernisering av Saltsjöbanan till spårvägsstandard.

Detaljplaneförslaget är en omarbetning av det förslag som var ute på remiss och samråd under 2005. Efter samrådsperioden framkom att den då aktuella tunnelloösningen för spårtrafiken, under bl. a. Danvikskanalen och Fåfången, skulle innebära stora problem ur grundläggningssynpunkt vad gäller anläggningen av spårstationen vid Danvikstull. Tunnelförslaget visade sig även innebära betydligt högre kostnader än vad man tidigare beräknat. SL (Stockholms lokaltrafik) har därför arbetat fram ett förslag där spårtrafiken placeras på bro istället för i tunnel.

Samråd

Ett samråd om planförslaget hölls på Dieselverkstaden i Nacka den 29 augusti. Vid mötet deltog, förutom tjänstemän från Stockholm, Nacka, SL, Vägverket samt konsulter från Structor och Sweco, ca 200 personer från allmänheten. Vid samrådet framkom bl. a. synpunkter på den planerade avstängningen av Saltsjöbanan under tre år då vägtunneln genom Henriksdalsberget ska byggas och på eventuella störningar från den nya spårbron. Boende på Danviksklippan hade synpunkter på att Hästholmsviadukten i förslaget försvinner och var oroliga för att de allmänna kommunikationerna till området därmed kan försämrats (buss nr. 53). Synpunkter framfördes också att eftersom det pågår en

utredning kring anläggning av tunnelbana under mark mot Nacka, borde även spårvägsförbindelsen kunna läggas i tunnel under Danvikskanalen.

Förslaget till detaljplan

Planområdet omfattar hela Saltsjöbanans och större delen av Värmdövägens befintliga sträckningar från Danviksbron till Lugnets trafikplats. Planområdet innefattar dessutom Saltsjöbanans befintliga sträckning från Danvikskanalen till tunnelmynningen vid Londonviadukten (bild 1, bilaga 2).

Nedan beskrivs kortfattat de olika delar som berör Stockholms stad i planförslaget.

Värmdövägen

För att förbättra Värmdövägens kapacitet, utformning och säkerhet samt möjliggöra en större stadsutbyggnad och höja områdets miljö kvalitet, föreslås att vägen flyttas till två parallella vägtunnlar med vardera två körfält genom Henriksdalsberget. Tunnlarna följer till stor del nuvarande sträckning av Saltsjöbanans tunnel genom berget. I förslaget ingår även en ombyggnad av Henriksdals och Lugnets trafikplatser. Vid Henriksdals trafikplats anläggs planskilda korsningar med Lugnets Allé och Kvarnholmsvägen. Parallellt med vägtunnlarna föreslås en tunnel för Värmdö/Nackabussarna i riktning in mot staden med avstigning under det nya Danvikstorg. Lugnets trafikplats byggs om för att ansluta till de nya tunnlar.

Vägbro över Danvikskanalen

Danviksbroarna utgörs idag av sex körfält, varav två för biltrafik och ett för busstrafik i vardera riktning. Bussfältet i riktning mot innerstaden löper över den gamla järnvägsbron. SL uppskattar att järnvägsbron måste tas ur drift 2013 då den tjänat ut sin livslängd och Södra Danviksbron beräknas kunna vara i drift i ytterligare 20-30 år.

Enligt förslaget anläggs en ny vägbro norr om den befintliga. Bron byggs tre meter högre än den nuvarande vilket gör att antalet broöppningar bedöms minska med 40%.

Sammantaget innebär förslaget sex körfält, varav två kollektivtrafikkörfält.

Saltsjöbanan och Tvärbanan

Planförslaget möjliggör en utbyggnad av Tvärbanan till Slussen och en dragning av Saltsjöbanan med dubbelspår från Nacka station vilken därefter sammanlänkas med Tvärbanan vid Lugnet. Efter Lugnet stiger spårvägen långsamt upp mot den nya stationen vid Danvikstorg. Spårvägen fortsätter därefter med maximal lutning över Danvikskanalen på en ny föreslagen spårbro med en höjd på 29 meter. Efter passagen av Danvikskanalen sjunker banan ned till Saltsjöbanans nuvarande nivå vid Fåfången och passerar Folkungagatan i nuvarande spår läge (bild 2 och 3, bilaga 2)

Danvikstorg

Förslaget innehåller en ny platsbildning vid den nuvarande trafikplatsen Henriksdal - Danvikstorg. Torget utgör i första hand en kommunikationsknutpunkt placerad ovanpå Värmdövägens trafiktunnlar vilka anläggs väster om Henriksdalsberget. En rondell fördelar trafiken till Lugnets Allé och Kvarnholmsvägen. Själva torgytan har en avlång form med måtten 150x70 meter. Ytan begränsas av Henriksdalsklippan i öster, den nya spårbron med stationsbyggnaden i norr och Danviksbroarna i väster. Stationsbyggnaden,

en glasad stationshall som täcker in rulltrappor, trappor och hissar mellan de olika nivåerna, är placerad 10 meter över torgytan. Stationen medger byten mellan Tvärbanan och Saltsjöbanan. Under torget anläggs en busstation för Nacka-Värmdöbussarna som går i riktning mot Stockholm. Övriga busshållplatser placeras uppe på torget. Platsen utformas även med tanke på en eventuell anslutning till en framtida tunnelbana mot Nacka. Trädplantering på torgytan kan hjälpa till att minska platsens karaktär av trafikrum. I anslutning till torget finns illustrerat bebyggelse för centrum- kontors och bostadsändamål (bild 4, bilaga 2).

Station Åsöberget

En ny station föreslås vid Åsöberget. Stationen ska försörja nordöstra Södermalm samt eventuellt tillkommande verksamhet i Masthamnen. Stationen placeras på samma nivå som nuvarande spår. Stationen har på den västra delen förbindelse med Folkungagatan med trappor och hiss. Den östra delen endast med trappor (bild 5, bilaga 2).

Hästholmsviadukten

Idag används Hästholmsviadukten för busstrafik, gång- och cykeltrafik mellan Danviksklippan och Henriksdal. I förslaget rivs Hästholmsviadukten för att ge utrymme åt den nya spårbron som anläggs invid Danvikstorg. En ny Hästholmsviadukt för gång- och cykeltrafik, föreslås ca 40 meter öster om den nuvarande bron. Från denna föreslås en ramp ned till det regionala gång- och cykelstråket. Bron ska även ha en anslutning till den nya stationen med hiss och trappor. Anslutning till gång- och cykelbron från Danviksklippan föreslås ske via trappa och hiss.

Lugnets Allé

Lugnets Allé utgör en del av Hammarby Sjöstads genomgående esplanad- och huvudgatusystem. Inom planområdet kommer spårvägen (Tvärbanan/Saltsjöbanan) passera på egen bana på gata den täta trafiken då både Saltsjöbanan och Tvärbanan delar på detta spår. Lugnets Allé får en sektion med enkelriktade körbanor och cykelfält på ömse sidor om en centralt placerad allé med dubbla trädtrader. Längsgående parkeringsfickor föreslås i bägge riktningar.

Gång- och cykeltrafiksystemet

Genom området löper det regionala gång- och cykelstråket mellan Stockholms innerstad, Nacka och Värmdö via Danvikstull. Det har utformats som separat stråk för dubbelriktad trafik med 3,25 m bredd. Från Nacka löper stråket genom Lugnets trafikplats och därefter mellan spårvägen och den nya gatan ”Skeppsmäklargatan” längs Henriksdalsbergets fot. I korsningspunkten mellan Saltsjöbanan och Tvärbanan passerar stråket spårområdet i en plankorsning som eventuellt signalregleras för att säkerställa säker passage. Därefter leds stråket mellan spårvägen och Lugnets Allé fram till Danvikstorg. Efter Danvikstorg leder stråket vidare över Danviksbrons södra sida in mot innerstaden.

Nya lokalgator

En ny lokalgata redovisas i förslaget, Skeppsmäklargatan, som placeras parallellt med Saltsjöbanan efter korsningspunkten mellan Tvärbanan/Saltsjöbanan vid Lugnet.

Tillgänglighet/handikappanpassning

Större delen av planförslagets gatunät har en mycket flack lutning, ca 1:90. Sträckan från Lugnets Allé till Danvikstorg lutar kraftigare, ca 1:20. Inom stationsområdet vid Danvikstorg finns stora nivåskillnader som överbyggs med hissar, trappor och rulltrappor. Stationen vid Åsöberget får full tillgänglighet i den östra plattformssändan med hiss. Tillgängligheten till och från Danviksklippan får full tillgänglighet med hiss samt med gång- och cykelramp till det regionala GC-nätet.

Kommungränsjustering

I samband med planens genomförande är avsikten att kommungränsen mellan Stockholm och Nacka justeras så att hela Danvikstulls trafikplats och vägtunneln genom Henriksdalsberget kommer att ligga i Stockholm medan hela Lugnets trafikplats kommer att ligga i Nacka. Gränsjusteringen innebär inte att Henriksdalsbergets bostadsområde tillfaller Stockholm, utan gränsen dras endast i nivå med tunnelarna (s k tredimensionell kommungräns).

Tidplan

Byggstart för hela projektet beräknas till årsskiftet 2009-2010 om detaljplanerna för Stockholm resp. Nacka antas som beräknat (andra kvartalet 2008). En förutsättning för projektets genomförande är även att statliga medel tillförs projektet som beräknas kosta sammanlagt 4,3-4,8 miljarder kronor.

Saltsjöbanan planeras att tas ur drift under andra eller tredje kvartalet 2010 och den nya Saltsjöbanan/Tvärbanan planeras att öppnas tredje kvartalet 2013. Saltsjöbanans avstängning kommer att ersättas med buss.

Miljökonsekvenser

Detaljplanens genomförande bedöms innebära betydande miljöpåverkan. På grund av detta har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats som beskriver buller, luftkvalitet mm, samt konsekvenser för stads- och landskapsbilden samt kulturmiljön.

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget medföra en förbättring av miljön då den medför en bättre hushållning med mark och vatten. Gammal industrimark kan frigöras för bostadsbebyggelse och en förbättring av kollektivtrafiken ger positiva konsekvenser för klimat, luftkvalitet och buller. Den nya väg- och spårdragningarna kommer delvis påverka stadsbilden i den lilla skalan med nya bropelare, bergsskärningar och stödmurar. Det finns risk för dåliga miljöer, speciellt under bropartierna. Områden där stadsbilden påverkas är bl. a. stadens front mot vattenrummet, Åsöberget, Fåfången och Danviksklippan. Ett särskilt gestaltningsprogram tas fram för att säkerställa de arkitektoniska kvalitéerna i de nya anläggningarna.

Under delar att byggtiden kommer boende på bl. a. Danviksklippan att störas av höga bullernivåer.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen är positiv till det nya förslaget till detaljplan för infrastrukturen i Danvikslösen. Då det visat sig att det tidigare förslaget, att dra en spårtunnel under Danvikskanalen, skulle innebära stora grundläggningsproblem med risker för skador på omkringliggande bebyggelse samt högre kostnader än beräknat, anser förvaltningen att spårbroalternativet är godtagbart. Spårbroalternativet innebär även en kortare byggtid än tunnelalternativet vilket är till gagn för boende, bil- och kollektivtrafikanter.

Förvaltningen uppskattar de positiva konsekvenser som planförslaget för med sig vad gäller bättre miljö och förbättrad infrastruktur. Genom att förlägga Värmdöleden i tunnlar under Hensriksdalsberget möjliggörs även en utbyggnad av Hammarby Sjöstad vilket är önskvärt. Kollektivtrafiken förbättras avsevärt då Saltsjöbanan och Tvärbanan knyts ihop. Invånarna i Södra Hammarbyhamnen får med detta en effektiv kollektivtrafikförbindelse med övriga av staden.

Förvaltningen ser betydelsen av ett kommande gestaltningsprogram som bl. a. ser över brokonstruktionernas utformning. Det är av mycket stor vikt att broar och andra tekniska anläggningar utformas med tanke på estetik och trygghet. Vid utformningen av den nya trafikknutpunkten vid Danvikstorg, är det viktigt att torget inte får karaktären av storskalig trafikplats.

Förvaltningen är angelägen om att tillgängligheten till Danviksklippan blir god i det nya förslaget.

Förvaltningen förutsätter att alla åtgärder som är möjliga vidtas för att begränsa störningarna vid anläggningsarbetena. Förvaltningen förutsätter också att transporter och leveranser i samband med byggnationen utförs med hänsyn tagen till närboende.

SLUT