



EXPLOATERINGS KONTORET

TJÄNSTEUTLÅTANDE
Dnr:E2007-511-00078
2007-01-22

Handläggare: Yussuf Hassen
Projekt Hammarby Sjöstad
Tel: 508 262 87
yussuf.hassen@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2007-02-15

Danvikslösens infrastruktur och bostäder inom nordöstra delen av Hammarby Sjöstad. Inriktningsbeslut (HS)

Förslag till beslut

Kontoret föreslår att

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

Krister Schultz

Lars Fränne

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 Sjösta- den in till Slussen, att ge Nacka möjligheter att bebygga Kvarnholmen ge- nom en ny planskild trafikplats vid Henriksdal samt att ge Stockholm möj- lighet att bygga färdigt Hammarby Sjöstad, främst genom att Värmdöleden flyttas in i en tunnel genom Henriksdalsberget. Projektet har mycket positi- va konsekvenser för miljön i närområdet och för hela trafikstrukturen i syd- ostsektorn.

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 utredningsarbe- tet 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 lanse- rade 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 be- räknad kostnad av högst 150 mnkr. Detta för att få tillräcklig kapacitet, främst för busstrafiken, men också för att ombyggnad av vägbron är omöj- lig 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 in- nebär att Henriksdaltunneln kan börja byggas redan 2010 och hela projek- tets byggtid bedöms till högst 4 år jämfört med närmare 6 år i tidigare för- slag. 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 tunnelför- slaget 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 Danvikskana- len 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. Häre ingår dock inte kostnaderna för Danvikslösen som behandlas separat.

Bakgrund

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

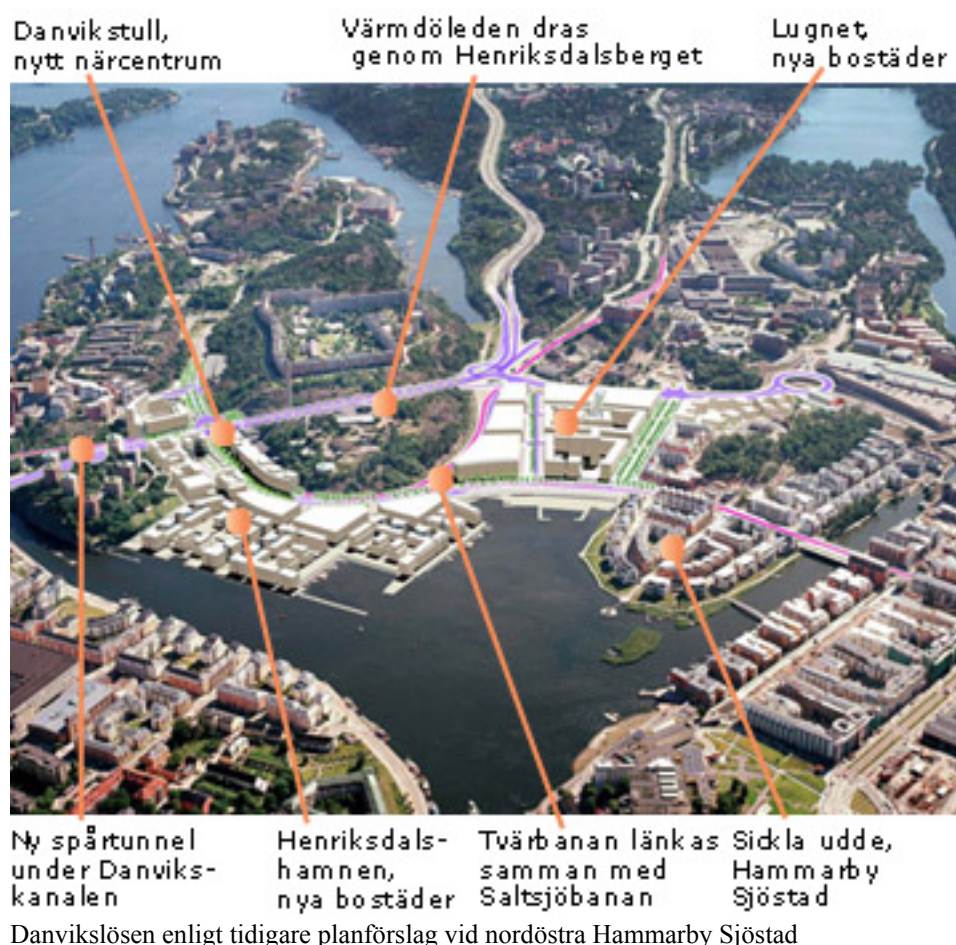
Södra Länken som invigdes i oktober 2004 innebär förbättringar för framkomligheten. Men det räcker inte. Utvecklingen ställer krav på ytterligare förbättringar för såväl kollektivtrafik som vägtrafiken.

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 detaljplaneförslag för Danvikslösen redovisade infrastrukturell lösningar för väg- och spårtrafik inom området Lugnet/Henriksdal i huvudsak enligt intentionerna i principöverenskommelsen. Planförslaget möjliggör omläggning av och dubbelspårutbyggnad 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 Katarinavägen/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 detaljplanläggning 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-Fåfången 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 rivs 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 brotformningen.

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.

Utgifter	Mnkr
Iordningsställande av kvartersmark	37
Iordningsställande av allmänplats	679
Summa utgifter	716
Inkomster	Mnkr
Avgäldsunderlag	129
Markförsäljning	440
Övrig inkomst	33
Summa inkomster	602
Sammanställning	
Resultat (Mnkr)	-114
Resultat per ekvivalent lägenhet (kr) ¹	-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 ¹.

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:

¹ Med ekvivalent lägenhet avses den sammanlagda tillkommande ytan (BTA) för bostäder, kommersiella lokaler etc. dividerat med 100 (en ekvivalent lägenhet motsvarar 100 m² BTA).

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
Detalplaner/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 förhandlingstekniska 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. Häre 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 trafikanläggningar 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.

SLUT