



Lars Fränne
Hammarby Sjöstad
Telefon: 5082 6277
Lars.franne@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2008- 01-24

Principöverenskommelse med Nacka och Landstinget om Danvikslösen

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del Principöverenskommelsen med Nacka och Landstinget om Danvikslösen.
2. Exploateringsnämnden underställer beslutet kommunfullmäktiges godkännande.
3. Exploateringsnämnden beslutar anslå ytterligare 10 mnkr i nettoutgift till fortsatt förprojektering av Danvikslösen under 2008.
4. Beslut i detta ärende justeras omedelbart.

Krister Schultz

Lars Fränne

SAMMANFATTNING

2003 träffade Stockholm, Nacka och Landstinget en Principöverenskommelse för Danvikslösen omfattande förlängning av Tvärbanan till Slussen inklusive ombyggnad av Saltsjöbanan samt ny vägtunnel genom Henriksdalsberget och trafikplatserna Lugnet och Henriksdal med tillhörande anslutningar. Denna överenskommelse har löpt ut men parterna har varit överens om att fortsätta arbetet enligt samma riktlinjer.

Stockholms kommunfullmäktige har under våren 2007 fattat nytt Inriktningsbeslut för Danvikslösen med en beräknad nettokostnad för hela projektet för Stockholms del om 900-1100 mnkr i 2007 års prisnivå som stöder det fortsatta arbetet.

Exploateringsnämnden har i november 2008 för sin del också godkänt en överenskommelse mellan Stockholm och Nacka om kostnadsfördelningen av de arbeten som åvilar kommunerna, vilken avses föreläggas kommunfullmäktige samtidigt med denna Principöverenskommelse. Besked om statsbidrag till Danvikslösen och Tvärbanans övriga delar förväntas under våren 2008.

Föreliggande förslag till ny Principöverenskommelse för Danvikslösen med Nacka och Landstinget innebär att parterna går vidare med detaljplaneläggning, finansierings-

förhandlingar med staten samt förprojektering med inriktning på byggstart för spårvägen jan 2010. Kontoret föreslår att nämnden för sin del godkänner överenskommelsen.

Parallellt härmed ska Landstinget, Nacka och Stockholm föra förhandlingar om en bindande Finansierings- och genomförandeöverenskommelse för Danvikslösen, vilken beräknas kunna föreläggas nämnden under våren 2008 för senare beslut i kommunfullmäktige.



UTLÅTANDE

Bakgrund

Danvikslösen har varit ett utredningsprojekt i snart 10 år och de första politiska inriktningsbesluten togs 2001. Därefter har arbetet bedrivits med varierande intensitet men intensifierats under 2006-2007 sedan parterna blivit överens om en ny tidplan med huvudstart 2010 samt ny inriktning med högbro för Tvärbanan över Danvikskanalen. Detta ger en i många avseenden bättre och kostnadseffektivare lösning än tidigare planerad tunnel.

Under processen har också framkommit att en ny, öppningsbar vägbro över Danvikskanalen för bussar och bilar i riktning in mot staden behöver byggas redan i samband med

Danvikslösen. Nuvarande vägbro behålls för östgående trafik men kommer senare också att behöva bytas ut. Detta ingår dock inte i Danvikslösen utan ska utredas senare.

Syfte

Huvudsyftet med Danvikslösen är, dels att slutföra Tvärbanans återstående del in till Slussen och samtidigt sammanlänka denna med Saltsjöbanan, dels att möjliggöra fortsatt utbyggnad av Hammarby Sjöstads sista etapper och utbyggnaden av Kvarnholmen i Nacka. Danvikslösen innebär också en avsevärd förbättring av trafikstrukturen både för kollektivtrafik och biltrafik till nytta för hela sydostsektorn.

Principöverenskommelse om genomförande av Danvikslösen

Förslaget till Principöverenskommelse, se **bilaga 1**, innebär i korthet att parterna, dvs staden, Nacka kommun och Landstinget är överens om

- att i samverkan fortsätta planeringen så att byggstart för spårvägen kan ske i januari 2010 med vissa förberedande arbeten hösten 2009.
- att fortsätta plan- och tillståndsarbete samt projektering så att dessa tider kan innehållas.
- att verka för att finansieringen kan säkras och en finansierings- och genomförandeöverenskommelse mellan parterna kan träffas våren 2008.

Genomförande och finansiering

Landstinget genom SL ansvarar för finansiering och genomförande av hela spårvägsprojektet medan Stockholm och Nacka gemensamt ansvarar för finansiering och genomförande av övriga trafikinvesteringar. Erforderlig samordning av projektet sker bl.a. genom Styrgruppen för Danvikslösen och Danvikslösens politiska ledningsgrupp.

Stockholm och Nacka har under hösten träffat en överenskommelse om kostnadsfördelningen sinsemellan, vilken godkänts av exploateringsnämnden 2007-11-15 och föreläggs kommunfullmäktige samtidigt med detta ärende. Överenskommelsen innebär att Nacka bekostar 20 % av investeringarna i Danvikslösen, förutom flyttning av befintlig dagvattenledning från Henriksdalshamnen till Svindersviken, för vilken Nacka betalar en större andel, 20 mnkr av totalt beräknat 35-40 mnkr, där också Vägverket förväntas bidra med ca 10 mnkr. I överenskommelsen mellan Stockholm och Nacka ingår också att Stockholm svarar för projektering, upphandling och byggande av Danvikslösen.

Utgifter

Beräknad total utgift för kommunerna i 2007 års prisnivå är 1 250 mnkr med ett osäkerhetsintervall om 1 150-1 350 mnkr. Utgifterna fördelas enligt följande:

Henriksdals trafikplats inkl överdäckning (Danvikstull)	320 mnkr
Vägbro över Danvikskanalen	170 mnkr
Vägtunnel genom berget	340 mnkr
Lugnets trafikplats inkl anslutningar	420 mnkr
Summa	1 250 mnkr



Till ovanstående kommer omläggning av dagvattenledning från Nacka från befintligt utlopp i Henriksdalshamnen till Svindersviken för 35 -40 mnkr.

Ombyggnad av Henriksdals reningsverk, som i huvudsak berör Stockholm bekostas enligt tidigare beslut av Stockholm med ett bidrag till Stockholm Vatten om 160 mnkr i prisnivå 2005.

SL står ensamt för hela kostnaden för Saltsjöbanan och Tvärbanan, beräknad utgift 2 800 mnkr för hela sträckan från Saltsjöbaden och Sickla udde in till Slussen.

Stadens nettoutgifter för Danvikslösen efter bidrag från Nacka och Vägverket beräknas till 900-1 100 mnkr i prisnivå jan. 2007.

Finansiering

Projektet förutsätter statliga medel till en stor del av spårvägsprojektet respektive Lugnets trafikplats enligt ovan. Landstinget har sökt 50 % finansieringsbidrag till spårvägsprojektet och kommunerna har gemensamt sökt 200 mnkr till väginvesteringarna enligt ovan. Parterna ska gemensamt verka för att denna finansiering erhålles.

Utredningskostnader

Landstinget genom SL svarar i princip för alla utredningskostnader m.m. avseende spårvägen medan Stockholm och Nacka svarar för 50 % vardera av utredningskostnaderna för väginvesteringarna inklusive vägbron och Henriksdalstunneln.

De begränsade gemensamma utredningskostnader som ändå uppkommer ska fördelas enligt följande: Stockholm 40% , Nacka 40% , Landstinget 20% .

Kontorets synpunkter

Danvikslösen är avgörande för att uppnå huvudsyftet enligt ovan dvs. dels att slutföra Tvärbanans återstående del in till Slussen och samtidigt sammanlänka denna med Saltsjöbanan, dels att möjliggöra fortsatt utbyggnad av Hammarby Sjöstads sista etapper och utbyggnad av Kvarnholmen i Nacka.

För Stockholms del innebär detta att ytterligare ca 1500 bostäder, som är direkt beroende av Danvikslösen kan byggas, samt att ytterligare 1500 bostäder under byggande får en avsevärt förbättrad närmiljö, när biltrafiken runt berget kommer bort. Danvikslösen har dock också stor betydelse för Hammarby Sjöstad som helhet med ca 9.000 lägenheter söder om Hammarby Sjö. En stor del av utgifterna för Danvikslösen bör dock betraktas som en övergripande generalplaneinvestering och ej belasta Hammarby Sjöstad.

Kontoret föreslår att exploateringsnämnden för sin del godkänner förslaget till överenskommelse och underställer beslutet kommunfullmäktiges godkännande.

SLUT