



EXPLOATERINGSKONTORET
TRAFIKKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET

2011-01-14
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR E2010-400-01738
DNR T2010-400-04671
DNR 2010-22177-50

Kontaktperson exploateringskontoret
Eleonor Eklind Forslin
Avdelningen för projektutveckling
Telefon: 08-508 265 14
eleonor.eklund-forslin@stockholm.se

Kontaktperson trafikkontoret
Jevgenija Palin
Trafikplanering
Telefon: 08-508 262 09
jevgenija.palin@stockholm.se

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret
Daniel Linder
Planavdelningen
Telefon: 08-508 272 56
daniel.linder@stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden
2011-02-17
Trafik- och renhållningsnämnden
2011-02-17
Stadsbyggnadsnämnden
2011-02-17

Nedgrävning av Essingeleden. Motion (2010:43). Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden överlämnar och återoppar tjänsteutlåtandet som svar på kommunstyrelsens remiss av motion (2010:43) av Jari Visshed (s).
2. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat

Krister Schultz

Magdalena Bosson

Susanne Lindh



Sammanfattning

Kommunstyrelsen har remitterat föreliggande motion till trafiknämnden, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och stadsledningskontoret för yttrande senast den 14 februari 2011.

Motionären vill att staden i detalj ska utreda möjligheterna att gräva ned och överdäcka Essingeleden över Kungsholmen.

Kontoren är väl medvetna om de miljöproblem Essingeleden skapar och håller med motionären om att en tunnelförläggning skulle medföra en bättre miljö inom det berörda området. Att gräva ned leden är dock ett mycket komplicerat och kostsamt projekt.

Kontoren är övertygade om att stadsutvecklingsområdet Västra Kungsholmen kommer att bli ett attraktivt område att bo och verka i. Genom en medveten utformning av bebyggelsen kan tysta och rekreativa miljöer skapas, trots närheten till Essingeleden.

Kontorens gemensamma bedömning är att staden i dagsläget inte bör påbörja någon detaljerad utredning om möjligheterna att gräva ned och överdäcka Essingeleden vid Kungsholmen.

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden överlämnar och åberopar kontorens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Remissen

Remissbehandlingen

Kommunstyrelsen har remitterat föreliggande motion till trafiknämnden, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och stadsledningskontoret för yttrande senast den 14 februari 2011. Förlängd svarstid har beviljats.

Ärendet

Motionären vill att staden i detalj ska utreda möjligheterna att gräva ned och överdäcka Essingeleden över Kungsholmen.

Motionären framhåller att störningar från Essingeleden påverkar många boende och verksamma på Kungsholmen. Normer för buller och partikelhalter överskrider ständigt. I takt med förtätningen inom Västra Kungsholmen ökar antalet

störningsutsatta. I längden blir det allt svårare att ha kvar en hårt trafikerad motorväg som skär rakt genom tätbebyggda bostadskvarter. Allt eftersom bostadsbebyggelsen tätnar runt leden kommer det att krävas allt fler och allt kostsammare miljöskyddsåtgärder. Flera av projekten stöter på problem i och med närheten till Essingeleden. Stadsdelsnämnden på Kungsholmen har tidigare tvingats förkasta ett tänkt läge för en ny skola p.g.a. närheten till Essingeleden.

Motionären föreslår därför att man i detalj utreder möjligheten att gräva ned och överdäcka Essingeleden över Kungsholmen. En nedgrävning och överdäckning av Essingeleden en dryg kilometer över Kungsholmen skulle, enligt motionären, vara ett litet projekt jämfört med t.ex. Södra länkens 4,5 km i tunnel, Norra länkens ca 4 km i tunnel eller Citybanans 6 km i tunnel. Motionären menar att genom en nedgrävning av Essingeleden över Kungsholmen skulle flera hundra tusen kvadratmeter mycket attraktiv innerstadsmark frigöras, en gigantisk resurs i innerstaden.



Essingeleden över Kungsholmen

Förvaltningarnas synpunkter

Kontoren är väl medvetna om de miljöproblem Essingeleden skapar och håller med motionären om att en tunnelförläggning skulle medföra en bättre miljö inom det berörda området. Den barriäreffekt som Essingeleden utgör skulle till större del försvinna och kopplingarna mellan de olika delarna inom området skulle förbättras betydligt.

Att gräva ned leden är dock ett mycket komplicerat och kostsamt projekt, vilket beskrivs översiktligt nedan.

Trafikverkets väg

Essingeleden, som är del av E4/E20, är en statlig väg där Trafikverket har väghållaransvar. Leden utgör riksintresse för kommunikationer och ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. E4:an sträcker sig genom hela Sverige, från Helsingborg till Haparanda, och är en viktig väg för långväga transporter av såväl gods som personer.

Trafikverket har vid underhandskontakter meddelat att de inte har intresse av att utreda en nedgrävning av leden. Essingeleden är en väl fungerande anläggning och en tunnelförläggning skulle inte medföra en förbättrad trafiksituation, vare sig nationellt, regionalt eller lokalt. Behovet av ny infrastruktur i Sverige är stort, framförallt i storstadsområdena. Trafikverket måste prioritera var resurserna ska läggas. Att skapa helt nya länkar inom Storstockholmsområdet ger betydligt högre samhällsekonomisk nytta än att gräva ned Essingeleden.

För att en tunnelförläggning av Essingeleden skulle kunna bli verklighet måste den därmed sannolikt initieras och bekostas av staden.

Tekniska svårigheter

Eftersom Essingeleden tillhör Trafikverket ska den ombyggda delen av vägen motsvara Trafikverkets regelverk och standard, d.v.s. ramplutningar och anslutningar måste uppfylla Trafikverkets krav.

Essingeleden sträcker sig i dagsläget ungefär 1 km över Kungsholmen. Trafikkontorets uppfattning är att om en sträcka på ca 1 km ska grävas ned med brytpunkter vid Fredhällstunneln och Hornsbergs strand kommer vägens längd inte bli tillräcklig för att bygga den i tunnel under hela Kungsholmen. De

topografiska förhållandena med stora nivåskillnader gör att den största delen av vägen kommer att ligga i långa ramper utan tak medan bara en kortare del kommer att ligga under mark. Den positiva påverkan på miljön blir då väldigt marginell. För att gräva ned Essingeleden under hela Kungsholmen måste nedgrävningen startas mycket tidigare, vilket blir ett mycket komplicerat projekt med tanke bl.a. på att Kungsholmen omringas av vatten.

På uppdrag av staden gjorde Scandia konsult redan år 2001 en mycket översiktlig studie över möjligheterna att förlägga Essingeleden i tunnel mellan Fredhäll och Norra Länken. Den studerade sträckningen gick under Karlbergskanalen och Karlbergs slott med en anslutning upp mot Solna vid Pampaslänken. Sträckningen i tunnel beräknades till 2 km. Det konstaterades då att en sådan sträckning är möjlig men att det ger komplicerade och kostsamma anslutningar vid Fredhäll och Norra Länken.

Trafikmässiga svårigheter

Essingeleden är hårt belastad och leden är mycket känslig för störningar. Det finns idag inga godtagbara omledningsvägar, varför det inte är möjligt att utföra ombyggnadsarbeten som påverkar ledens kapacitet förrän Förbifart Stockholm är i drift, tidigast 2020.

Ekonomi

Med erfarenhet från Förbifart Stockholm kan konstateras att anläggande av en tunnel under naturmark kostar drygt 1 miljon kronor per meter. En tunnel under Kungsholmen torde vara mer komplicerad och komplex med ett flertal byggnader ovanför tunneln, korsande av både den gröna och blå tunnelbanan samt fyra anslutande trafikplatser. Exploateringskontoret uppskattar att en nedgrävning av Essingeleden skulle kosta 3-5 miljarder kronor.

Att förlägga Essingeleden i tunnel ger viss tillgång till exploateringsbar mark, men inte i den omfattning som skulle krävas för att kunna finansiera en tunnelförläggning. Stadsbyggnadskontoret har översiktligt studerat hur stora byggrätter som skulle kunna skapas efter en nedgrävning. De tillkommande byggrätterna skulle inbringa en försäljningsinkomst till staden motsvarande knappt en fjärdedel av byggkostnaderna.



Andra åtgärder

Trots Essingeledens påverkan, är kontoren övertygade om att stadsutvecklingsområdet Västra Kungsholmen kommer att bli ett attraktivt område att bo och verka i. En skärmbebyggelse närmast leden skyddar den framväxande bostadsbebyggelsen och de offentliga platserna mot miljöstörningar på ett effektivt sätt. Genom denna medvetna utformning av bebyggelsen skapas tysta och rekreativa miljöer.

Förvaltningarnas förslag

Kontorens gemensamma bedömning är att staden i dagsläget inte bör påbörja någon detaljerad utredning om möjligheterna att gräva ned och överdäcka Essingeleden vid Kungsholmen.

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden överlämnar och åberopar kontorens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Slut