

Handläggare
Kerstin Alquist
08-508 26 077**Till**
Trafiknämnden
2020-06-11

Inventering av överdäckningar. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av uppdraget.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefCaroline Quistberg
Enhetschef

Sammanfattning

Både 2019 och 2020 har trafiknämnden tillsammans med exploateringsnämnden fått följande uppdrag i kommunfullmäktiges budget: *”Trafiknämnden ska tillsammans med exploateringsnämnden inventera lämpliga platser för överdäckning av befintlig trafikinfrastruktur i syfte att möjliggöra för fler bostäder och arbetsplatser”*. Detta tjänsteutlåtande är en avrapportering av båda årens uppdrag.

Trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret har i inventeringen identifierat förslag till överdäckningar med tre olika tidshorisonter. Först fem överdäckningar som redan pågår eller är beslutade, sedan tre platser för överdäckningar som kan studeras vidare på kortare sikt (inom ordinarie planeringsprocess) och slutligen en plats för en överdäckning som kan studeras och eventuellt genomföras först på lång sikt. Kontoren har tittat på

platser som förefaller ha tillräcklig bebyggelsepotential för att kunna vara ekonomiskt genomförbara.

Trafikkontoret konstaterar att överdäckningar och nedgrävning av infrastruktur är dyra och komplicerade projekt som tar lång tid att genomföra. Genomförande av överdäckningar kräver program eller motsvarande utredningar samt ekonomiska beslut. Överdäckningar bör därför utredas inom ramen för ordinarie planeringsprocesser.

Bakgrund

2019 fick trafiknämnden tillsammans med exploateringsnämnden följande uppdrag i kommunfullmäktiges budget: *”Trafiknämnden ska tillsammans med exploateringsnämnden inventera lämpliga platser för överdäckning av befintlig trafikinfrastruktur i syfte att möjliggöra för fler bostäder och arbetsplatser”*. Samma uppdrag har kontoren åter fått i 2020 års budget. Detta tjänsteutlåtande är en avrapportering av båda uppdragen.

Överdäckningsprojekt innebär stora investeringar och hantering av omfattande frågeställningar när det gäller teknik, risk, miljö och även framtida drift och underhåll. Staden upplever att Länsstyrelsen har blivit alltmer restriktiva gällande överdäckningar med avseende på farligt gods. Det är svårt att få igenom nya överdäckningsprojekt. De projekt som genomförs behöver vidta mycket kostsamma riskreducerande åtgärder.

Om ett spårområde eller ett vägområde bör överdäckas eller inte är något som måste bedömas för varje plats och måste värderas utifrån övergripande samhällsekonomiska, stadsbyggnadsmässiga samt projektekonomiska kriterier.

Även driftkostnaderna är stora för överdäckningar. Inspektioner av intunnad väg görs nattetid och kostar sexsiffriga belopp årligen. Även att reparera installationer i tunnlar, som t.ex. fläktar, görs nattetid och kostar sexsiffriga belopp. Överdäckningar håller i ca 100 år. Sedan krävs reinvesteringar för att byta tätskikt, ledningsnät och återställa ytan (gata, torg, park etc). En renovering handlar om att schakta bort alla massor på överdäckningen och lägga tillbaka dem. Att återställa gator, parkmark och ledningar kostar därför lika mycket eller mer som att anlägga nya gator m.m. på en överdäckning, då en rivningskostnad tillkommer. Olägenheterna för boende och verksamheter blir betydande när man förnyar tätskikt på överdäckningarna eftersom gatorna ska rivas helt.

Trafikkontoret har tillsammans med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret inventerat platser för överdäckningar. Resultatet beskrivs i stycket ”Inventering av överdäckningar”.

Ärendets beredning

Uppdraget har genomförts tillsammans med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret. Både stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret rapporterar arbetet i sin respektive verksamhetsberättelse för 2019. Miljöförvaltningen har deltagit på workshop om olika möjliga överdäckningar.

Uppdraget har samordnats med arbetet med att uppdatera Bostadspotentialen för Stockholms stad, där alla fyra kontoren deltagit.

Inventering av överdäckningar

Trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret har i inventeringen identifierat eventuella överdäckningar med tre olika tidshorisonter. Först fem överdäckningar som redan pågår eller är beslutade, sedan tre platser för överdäckningar som kan studeras vidare på kortare sikt (inom ordinarie planeringsprocess) och slutligen en plats för överdäckning som kan studeras och eventuellt genomföras först på lång sikt. Projekten är olika stora och infattar både vägar och spår. Kontoren har tittat på platser som förefaller ha tillräcklig bebyggelsepotential för att kunna vara ekonomiskt genomförbara.

Pågående och beslutade överdäckningar och nedgrävningar

Följande överdäckningsprojekt pågår eller planeras redan för:

Hagastaden – Överdäckning av en 800 meter lång sträcka av E4/E20 och järnvägen mellan Stockholm och Solna. 3 000 bostäder och 14 000 arbetsplatser planeras i Stockholm och ännu fler i Solna. Staden investerar drygt 10 miljarder kronor.

Överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan har kostat staden 3,2 miljarder kronor. Staden har bekostat 80 procent av överdäckningen av E4/E20 och 100 procent av Värtabanan. Tunnelarna är cirka 800 meter långa. Överdäckningen av E4/E20 består av tre tunnlar. Tunneln för Värtabanan inrymmer flera spår. Överdäckningarna har genomförts i ett av Stockholms mest trafiktäta stråk, med omfattande trafikomläggningar som följd. När genomförandebeslutet för Hagastaden togs 2010 räknade projektet med en total utgift om 10,4 mdkr medan försäljningsinkomsterna beräknades till 8 mdkr. Utgifterna avser främst överdäckningarna

och utbyggnad av allmänplats (gator, torg och parker). När beslutet togs var det således ett förlustprojekt.

Nu, 10 år senare, har de ökade markpriserna gjort att försäljningsinkomsterna stigit och nu överstiger utgifterna. De ökade markvärdena har alltså bidragit till att projektet nu troligen kan räknas hem. Byggtiden är 2010 till 2030.



Övergripande bild av Hagastaden.

Slussen – Slussen byggs om för att säkra Mälaren som drickvattentäckt men är också ett projekt som överdäcker trafikinfrastruktur. Bland annat byggs Stadsgårdsleden över och ovanpå anläggs en ny park strax öster om Katarinahissen. Byggtiden är 2016 till 2025.

Enligt det reviderade genomförandebeslutet som exploateringsnämnden fattade beslut om i juni 2015 beräknas de sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå uppgå till cirka 12 100 mnkr och inkomsterna till 2 200 mnkr (exkl. försäljningsinkomster).



Övergripande bild av nya Slussen. Illustration/White Arkitekter

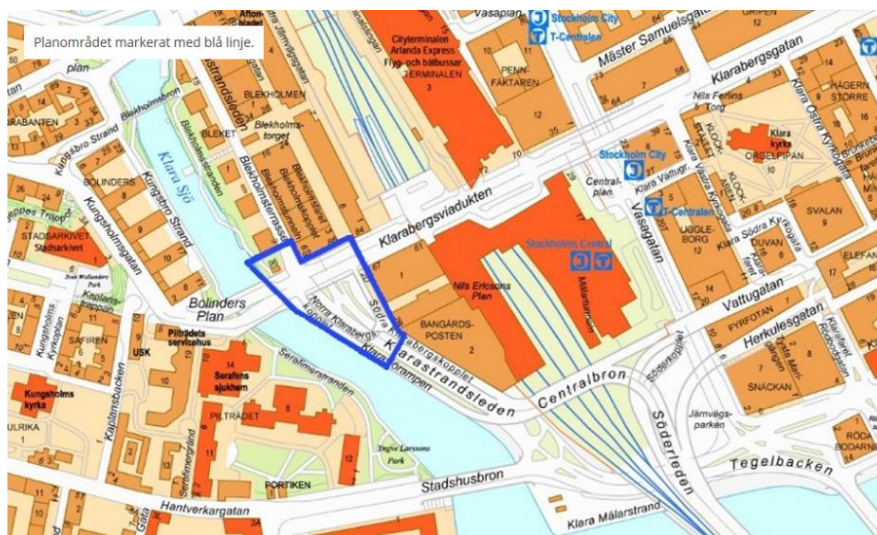
Klara city view (Norrmalm 4:41) – Projektet är en överdäckning av Klarastrandsleden söder om Klarabergsviadukten. Det ska byggas, kontor, handelsplatser och ca 30 bostäder. Utöver ny bebyggelse syftar förslaget till att öka tillgängligheten och tryggheten utmed Klarabergsgatan och Klarabergsviadukten samt utmed Klara strand. Planområdet, som är cirka 20 000 kvadratmeter stort, ligger mellan Klarabergsviadukten i norr, Klara Sjö i väster och Klarastrandsledens ramper i söder och öster. Norrmalm 4:41 är idag planlagd för trafikändamål och är i princip fullständigt ianspråktagen av en ytkrävande trafikanläggningar med av- och påfartsramper till Klarastrandsleden samt angöring till flera fastigheter under gatuplan.

Planförslaget innebär arbeten i den befintliga vägstrukturen som är kopplad till Centralbron och dess vägnät. I korthet flyttas påfarten till Centralbron från Klarabergsviadukten österut parallellt med Stockholm Waterfront, men även underliggande justeringar och anpassningar av vägtrafiknätet är nödvändiga.

Med den föreslagna bebyggelsen kommer Blekholmstunneln, som är en del av det nord-sydliga trafikbandet, att förlängas. Tunnel förlängningen kräver säkerhetsutredningar med eventuella efterföljande åtgärder för att kunna genomföras. Den ramp som leder södergående trafik upp till Klarabergsviadukten anser exploateringskontoret efter samråd med trafikkontoret bör kunna rivas eftersom den utnyttjas mycket lite. Detta ska studeras vidare under planprocessen. En rivning skulle innebära att grundläggningen

underlättas och mer byggvolym kan åstadkommas.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade i oktober 2017 att inleda detaljplanearbetet för den aktuella platsen. Saknas exakt tidplan för genomförandet.



Övergripande bild av planområdet.

Centralstationsområdet – Överdäckning av spårområdena mellan Kungsgatan och Klarabergsviadukten, Centralstationen och Vattugatan. Överdäckningen möjliggör för nya kontor, handel, bostäder och parkmiljöer. Jernhusen äger marken. Skede för projektet är tidig dialog före samråd.



Övergripande bild av planområdet.

Roslagsbanan till city – Det är beslutat i Sverigeförhandlingen att Roslagsbanan förlängs genom nedgrävning i tunnel från

Universitetet till Odenplan och T-centralen. Det kommer i Stockholms stad möjliggöra ca 500 nya bostäder.

Identifierade platser för överdäckningar som kan studeras vidare

Följande tre platser är lämpliga att studera vidare och kanske genomföra på relativt kort sikt. Arbetet sker inom ramen för ordinarie planering inom olika detaljplaner och program.

Överdäckning av tvärbanan vid Globen station norr om Slakthusområdet. Överdäckningen är mellan Konstgjutargatan i norr och Palmfeltsvägen i söder. Detta förslag kommer att utredas i programmet för Slakthusområdet samt diskuteras i kommande arbeten med Gullmarsplan. Troligtvis kan denna överdäckning genomföras först när tunnelbanan har avvecklats från platsen. Aktörer är staden och Trafikförvaltningen.



Överdäckningen av tvärbanan möjliggör ca 4 kvarter enligt skissen ovan.

Överdäckning av tunnelbanan vid Örnberg. Det har funnits planer på att överdäcka tunnelbanan vid Örnberg under en längre tid. Det finns en detaljplan från 2006 med bebyggelse ovanpå tunnelbanan, som visat sig svår att genomföra ekonomiskt. Nu ska en ny detaljplan tas fram. I det nya planarbetet avses istället en lösning prövas där spåren överdäckas men inte med avsikt att bygga bostäder ovanpå, utan istället använda ytan för gårdsytor. På så sätt kan konstruktionen bli enklare och mindre kostsam men det återstår fortfarande att pröva genomförbarheten av detta under planprocessen. En av de större osäkerhetsfaktorerna är vilka åtgärder som krävs för tunnelbanestationen om överdäckningen medför att det blir en inomhusstation istället för en utomhusstation.



Den gamla planen medger en överdäckning som är föreslagen norr om Hägerstensvägen och väster om Örnbergsvägen. De två husen i den röda rutan.

Överdäckning av tunnelbanan vid Liljeholmen. Det finns en idé om en expansion av Liljeholmstorgets galleria genom att tunnelbanespåren omedelbart väster om befintlig stationsbyggnad överdäckas. Gallerian byggs på med bostäder, kontor och en takpark. Idén utreds i en detaljplaneprocess.



Ungefärligt planområde markerat i rött.

Överdäckning på längre sikt

Kontoren har också identifierat en överdäckning som kan vara intressanta att studera och eventuellt genomföra på längre sikt. Den presenteras nedan.

Västra city - Ett förslag där järnvägen mellan Tegelbacken till Karlberg samt Klarastrandsleden däckas över. Projektet är en fortsättning på överdäckningen vid Centralstationsområdet (Tegelbacken till Kungsbron). Staden förfogar inte över marken och eventuella överdäckningar är upp till markägaren. Jernhusen är

markägare från Kungsbron till Barnhusbron. De är i gång med detaljplanearbetet för överdäckningen av Centralstationsområdet. Efter att denna detaljplan är klar och vinner laga kraft är det mycket lång genomförandetid på projektet. Det är föga troligt att de skulle ta sig an ytterligare ett område för planprocess och genomförande av överdäckning innan genomförandet av överdäckningen av Centralstationsområdet är klar. Centralstationsområdet är att betrakta som den "enkla delen" att överdäcka. Från Barnhusbron och västerut äger Trafikverket spårområdet. Projektet antas därför kunna genomföras först på mycket lång sikt, kanske 30 år eller mer.



Visionsbild för Västra city. Visar också pågående planering vid centralstationen och Klara city view.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret konstaterar att överdäckningar och nedgrävning av infrastruktur är dyra och komplicerade projekt som tar lång tid att genomföra. Även kostnader för drift och underhåll är stora. Nya överdäckningar kräver oftast program eller motsvarande utredningar, för att koppla samman staden på bästa sätt och få ut maximal bebyggelsepotential. Dessutom krävs ekonomiska beslut från exploateringsnämnden. Trafikinфраstruktur som överdäckas tillhör som regel Trafikverket eller Trafikförvaltningen. Trafikkontoret är bara i undantagsfall väghållare. Marken kan tillhöra staden men det är också vanligt med andra markägare, ibland flera. Projekt kan också ligga vid kommungränsen. Detta innebär att det är många aktörer inblandade i överdäckningsprojekt, vilket gör dem än mer komplexa.

Överdäckningar görs i staden i samband med exploateringar. Utgångspunkten för nya överdäckningar bör vara exploateringspotential, precis som det står i uppdraget.

Exploatering sker där det finns intresse från aktörer att bygga och där projekten kan bära sig ekonomiskt. Stadens inriktning är att projekt ska bära sina egna kostnader. I stadsbyggnadsprojekt kommer intäkten av att sälja marken. Intäkten ska täcka utgifter för nya gator, torg, parker, eventuell markrening etc. Varje överdäckning behöver därför kunna inrymmas i exploateringsintäkten för att projektet ska bära sig. Pågående projekt är därför alla i de centrala delarna av staden där markpriserna är högst. Markpriserna är helt avgörande för om ett projekt går runt. När beslut togs om Hagastaden var det ett förlustprojekt. Nu 10 år senare har de ökande markvärdena gjort att projektet ser ut att kunna räknas hem.

I översiktsplanen ses gatunätet som en viktig stadsbyggnadsresurs i den växande staden. Stora vägar och trafikleder kan omvandlas till urbana stråk kantade av ny stadsbebyggelse, service och verksamheter med nya tvärkopplingar. Genom omvandlingen kan dessa stråk utvecklas till livfulla stadsrum som får omgivande stadsdelar att växa ihop. En grov bedömning är att det kan rymmas mellan 70 000 och 100 000 nya bostäder genom att omvandla trafikleder och överstora gaturum till urbana stråk i Stockholm. Att omvandla vägar till urbana stråk kan ses som en alternativ lösning till överdäckningar för många vägar och trafikleder i staden. Bostadspotentialen är betydligt större för urbana stråk än vad som är ekonomiskt genomförbart med överdäckningar. Vilken lösning som är mest lämplig får dock avgöras från fall till fall och utredas inom stadens planeringsprocesser. Hänsyn behöver tas till övergripande samhällsekonomiska, stadsbyggnadsmässiga samt projektekonomiska kriterier.

Trafikkontoret konstaterar slutligen att det redan pågår flera överdäckningsprojekt där ett par är extra stora och komplexa med lång tidshorisont. Utöver detta har ytterligare tänkbara platser identifierats i detta ärende. Fortsatt arbete med platserna sker inom ramen för ordinarie planering i olika detaljplaner och program. Kontoret anser att fortsatt arbete med nya överdäckningar behöver ske i samarbete mellan stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret.

Slut