



Handläggare:
Rolf Gäfvert
Park- och gatubyrån
Tel: 508 263 27
Anna-Greta Holmbom Björkman
Markbyrån
Tel: 508 267 77

2002-01-02

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Överdäckningar över väg E 18 i stadsdelarna Rinkeby och Tensta. Inriktningsbeslut

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att det fortsatta projekteringsarbetet inom E 18-projektet för överdäckningar skall inriktas på en 300 m lång överdäckning i Rinkeby, så utformad att den kan bebyggas.
2. Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.

Olle Zetterberg

Solveig Svedgård

Ulf Rönnerberg
tf

Ingvar Nordin

SAMMANFATTNING

Gatu- och fastighetsnämnden har beslutat att den fortsatta planeringen av E18-projektet skall baseras på det s k ytalternativet. Nämnden har godkänt kontorets avsikt att studera förutsättningarna för att primärt av miljöskäl däcka över vissa delar av E18 utanför Rinkeby och Tensta. Möjligheterna att bebygga överdäckningarna studeras också. Ett särskilt avtal har slutits med vägverket och kontoret har för utredning och projektering av överdäck-

W:\gfk.yourvoice.se\work\2002-01-22\Tjut\34.doc

Bilaga 1: Rapport "E18, överdäckningar i Rinkeby och Tensta, teknik, trafik och ekonomi".

2: Rapport "E18 – idéer och skisser för bebyggelse på överdäckningar vid Rinkeby och Tensta.

ningar avsatt 5 Mkr. Preliminära slutsatser vad gäller teknik, trafik och ekonomi redovisas i bilaga 1. Möjligheter till bebyggelse och landskapsanpassning redovisas i bilaga 2.

Kontoret bedömer att bäst utbyte av en överdäckning, bl a vad gäller byggande av bostäder, erhålles om den utförs till den maximala längd som inte kräver installation av ventilationsanordningar, d v s 300 m. De överdäckningar av denna längd som studerats, en i Rinkeby och en i Tensta, bedöms vardera kosta kring 250 Mkr exkl försvarsarbeten för bebyggelse.

Med hänsyn till den höga kostnaden för två överdäckningar föreslår kontoret att en av dem skall prioriteras framför den andra. Kontoret föreslår därför vid en total sammanvägning av för- och nackdelar hos resp alternativ att det fortsatta projekteringsarbetet inom E 18-projektet för överdäckningar skall inriktas på en 300 m lång överdäckning i Rinkeby, så utformad att den kan bebyggas.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Vägverket har under flera år tillsammans med Stockholms stad och övriga berörda kommuner utrett en ombyggnad av väg E 18 på delen Hjulsta – Ulriksdal. Ett flertal alternativ med olika utformningar har studerats. I Vägverkets nationella plan finns 1,3 miljarder kr avsatta för projektet. Utbyggnaden avses enligt nu gällande tidplan inledas under år 2004.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade 2000-12-04 i ärendet ”Ombyggnad av väg E 18 Hjulsta – Ulriksdal” att godkänna de av gatu- och fastighetskontoret föreslagna principerna för ombyggnaden av väg E 18. Kontorets förslag innebar att ombyggnaden ”bör göras enligt det bearbetade och modifierade ytalternativet, som kan kompletteras med överdäckning av vissa partier.”

Vid sitt möte 2000-12-04 godkände gatu- och fastighetsnämnden även ett ramavtal med Vägverket om ombyggnaden av väg E 18. I ramavtalet, som även har godkänts av övriga berörda kommuner, fastläggs principerna för ombyggnadens utformning och omfattning. Utöver utformningen av ombyggnaden såsom den redovisas i ramavtalet har staden studerat överdäckningar av vägen på tre ställen.

I ärendet ”Programsamråd inför ombyggnad av E 18, sträckan Hjulsta – Kista” beslutade gatu- och fastighetsnämnden 2000-12-12 och stadsbyggnadsnämnden 2000-12-14 ”att låta ytalternativet ligga till grund för fortsatt planläggning och därmed avföra tunnelalternativet”. I ärendet redovisade gatu- och fastighetskontoret också sin avsikt att ge Vägverket i uppdrag att utreda och projektera överdäckningarna och även redovisa konsekvenserna. Ett särskilt avtal om detta träffades mellan staden och Vägverket i mars 2001. Kontoret har för ändamålet anslagit 5 Mkr.

Gatu- och fastighetskontorets synpunkter

Kontoret har via de konsulter vägverket anlitar för att ta fram arbetsplanen, YS-Konsult AB och Tyréns Infrakonsult AB, tagit fram underlagsmaterial för överdäckningar vad gäller teknik, trafik och ekonomi. Detta redovisas i **bilaga 1**. Kontoret har också tillsammans med stadsbyggnadskontoret via Hagman & Hagman AB studerat möjligheterna till bebyggelse på överdäckningarna och landskapskonsekvenser, se **bilaga 2**.

Tekniska restriktioner för överdäckningar

Från Vägverket anges att vägtunnlar längre än 300 m måste vara utrustade med ventilationsanordningar. Detta framtvingar en större höjd till tunnel-taket och medför väsentligt högre driftkostnader än för en tunnel med självdragsventilation. Av detta skäl har en utgångspunkt i utredningsarbetet varit att tunnlar under överdäckningarna i första hand inte skall vara längre än 300 m. Se även bilaga 1, avsnitt 3.

E 18 är en tillåten transportväg för s k farligt gods. Det förutsätts att den så också måste förbli. Detta innebär att konstruktionerna måste dimensioneras för att klara specificerade händelser. För bebyggelse på överdäckningarna krävs ett skyddsavstånd till tunnelmyningarna av minst 25 m för lokaler och 75 m för bostäder. Det är därför lämpligt att lägga annan bebyggelse än bostäder närmast myningarna. Se även riskanalys i bilaga 1, avsnitt 3.

I E 18-projektet förutsätts att bron över Spångadalen bibehålls i nuvarande läge. Över dalgången vid Elinsborgsskolan i Tensta byggs en ny landskapsbro för E 18 och den lokala huvudgatan. Landfästena för dessa broar utgör höjdmässiga restriktioner vad gäller möjligheterna att sänka vägen för att därigenom möjliggöra överdäckningar.

Föreslagna överdäckningar

I förslaget till detaljplaneprogram för väg E 18 pekas tre tänkbara lägen ut för överdäckningar.

-I Rinkeby har föreslagits en upp till 300 m lång överdäckning på ömse sidor om Rinkebystråkets mynning i Hjulstavägen. Den utformas så att den i markplanet kan inrymma den avsedda snabbspårvägen mellan Alvik och Kista via Rinkeby. Som framgår av bilaga 2 kan den lokala huvudgatan (Hjulstavägen) behållas markförlagd och överdäckningen kan anpassas till Hjulstavägens höjder.

-I Tensta har en upp till 300 m lång överdäckning föreslagits vid vattentornet. Den utformas så att den kan anslutas till det lokala huvudgatunätet (Hjulstastråket och Hagstråket) via de befintliga lokalgatorna Föllingebacken och Vissingebacken. Den lokala huvudgatan (Hjulstavägen), som här får en omfattande trafik, överdäckas även den för att en god kontakt skall kunna uppnås mot den befintliga bebyggelsen i Tensta.

-I Tensta har också föreslagits en kortare överdäckning mellan Tenstastråket och Spånga Kyrkväg. Denna överdäckning skulle ersätta en befintlig gångtunnel under Hjulstavägen och skulle kunna få form av en ekodukt. Fördjupade studier har dock visat att denna överdäckning om den skall hamna på rimlig höjd inte kan förenas med en trafiksäker utformning av väg E 18. *Kontoret föreslår därför att den utgår ur diskussionen.*

Möjligheter till bebyggelse

Av bilaga 2 framgår att både överdäckningen i Rinkeby och vid Tensta vattentorn kan bebyggas med bostäder eller arbetsplatser. För överdäckningen i Rinkeby föreslås i första hand kommersiella lokaler. I bilagan illustreras en utformning med drygt 28 000 kvm BTA våningsyta och ca 7000 kvm garage för ca 300 bilar. För överdäckningen i Tensta vid vattentornet redovisas en möjlighet att tillskapa 35 000 kvm BTA våningsyta för främst bostäder. Garageutrymme för ca 500 bilar redovisas. Kontorets bedömning är att delar av bebyggelsen kan utformas som bostäder motsvarande 200-300 lägenheter i vardera området. Byggnaderna närmast tunnelmynningarna förutsätts få annan användning än bostäder, exempelvis kontor.

Möjligheter till etappvis utbyggnad

Som redovisas i bilaga 1 avsnitt 8 är det nödvändigt att fatta beslut om överdäckning innan nya E 18 börjar byggas. Skall dessutom överdäckningarna bebyggas måste främst tunnelväggarna i förväg dimensioneras för detta. Däremot är det fullt möjligt att avvakta med själva bebyggelsen. Att så också kommer att bli fallet helt eller delvis synes troligt med hänsyn till svårigheterna att samordna tidsmässigt mellan olika huvudmän.

Då E 18 är en transportväg för farligt gods kräver ett bebyggande av överdäckningarna att en särskild buffertzona kommer till utförande. Den får formen av ett utrymme med ett extra tak ovanför tunneltaket. Detta utrymme kan lämpligen användas som garage för de nya husen. Det är tekniskt fullt möjligt att avvakta med en utbyggnad av buffertzonerna tills husen börjar byggas. Då buffertzonerna är knutna till bebyggelsen får förutsättas att så sker. Om inte mellanperioden mellan färdigställandet av överdäckningarna och påbörjandet av bebyggelsen blir mycket kort måste överdäckningarna landskapsanpassas för mellantiden. Detta synes kunna ske smidigt vad gäller topografisk anpassning för överdäckningen i Rinkeby. För överdäckningen i Tensta uppstår däremot en stor nivåskillnad i form av bergskärning mot det berg på vars topp vattentornet är beläget. I Tensta måste också en ny gång- och cykelbro byggas över E 18 samtidigt som överdäckningen då nuvarande gång- och cykeltunnel måste utgå vid den sänkning av vägen som överdäckningen förutsätter.

Trafikkonsekvenser

Vid överdäckningsläget i Rinkeby bedöms den nya lokala huvudgatan Hjulstavägen komma att trafikeras av ca 3500 fordon per dygn väster om Rinkebystråket och ca 2000 öster därom. Detta inkluderar trafik till och från

överdäckningen. Dessa trafikmängder är så pass små att Hjulstavägen utan problem skall kunna passeras i plan av fotgängarna förutsatt att bilarna kör högst 30 km tim i passagepunkterna. Vid överdäckningsläget i Tensta vid vattentornet bedöms den nya Hjulstavägen komma att trafikeras av ca 8000 fordon per dygn. Detta är ett av skälen till att inte bara E 18 utan även nya Hjulstavägen föreslås överdäckas i detta läge.

Föreslagen överdäckning i Rinkeby trafikförsörjs direkt från nya Hjulstavägen och Rinkebystråket, se bilaga 2 sid 7. Överdäckningen i Tensta måste trafikförsörjas via de smala lokalgatorna Föllingebacken och Vissingebacken, se bilaga 2 sid 15. I direkt anslutning till Vissingebacken ligger ett större bostadshus som har ingångarna mot Vissingebackens trottoar. Möjligheterna att bredda Vissingebacken utan att riva parkeringsanläggningen på andra sidan gatan synes vara mycket begränsade.

Överdäckningen i Rinkeby får något kortare gångavstånd till tunnelbana och stadsdelscentrum än den i Tensta vid vattentornet. Överdäckningen i Rinkeby har också god anknäytning till de befintliga busslinjerna 514 och 540. Överdäckningen i Tensta vid vattentornet har gångavstånd till linje 517, som dock bara trafikerar Tensta under lågtrafiktid. SL har aviserat omfattande förändringar av busslinjenätet i Västerort. Det är ännu inte klart hur detta påverkar Rinkeby och Tensta.

Överdäckningen i Rinkeby medger en god passage mellan Rinkeby och en bro över Järvafältet mot Kista för den avsedda snabbspårvägen, se bilaga 2 sid 7 och 10. Om överdäckningen inte byggs måste både nya E 18 och nya Hjulstavägen uppenbarligen passeras av spårvägen via en bro, som måste börja på Rinkebystråket ungefär vid dess krön 150 - 200 m från Hjulstavägen. Vid E 18 hamnar bron ca fem meter högre än planpassagen i överdäckningsalternativet. Denna ytterligare höjdskillnad och förlängning torde medföra en icke obetydlig kostnadsökning för spårvägsprojektet. Den visuella effekten av en sådan bro över E 18 vid Rinkeby har inte studerats.

Miljökonsekvenser

I bilaga 1 avsnitt 6 visas hur bullerspridningen förändras genom utbyggnad av överdäckningarna. Det framgår att effekterna på Järvafältet främst blir lokala. Mot den befintliga bostadsbebyggelsen kan noteras att överdäckningen i Rinkeby om den görs 300 m lång i huvudsak täcker in två bostadshus medan motsvarande överdäckning i Tensta i första hand ger bättre skydd för ett hus. Det bör här också noteras att det aktuella området i Rinkeby i utgångsläget, d v s ytalternativet, har högre bullervärden än motsvarande område i Tensta.

Vad gäller hantering av vägdagvatten innebär överdäckningarna att relativt stora mängder spolvatten måste tas om hand, se bilaga 1 avsnitt 6.

Överdäckningarna kräver sänkningar av vägprofilen gentemot ytalternativet. Detta ger större massor att omhänderta. Om de måste transporteras bort från området uppstår en ökad byggtrafik.

Landskapsanpassning och tillgänglighet till friområdet

Såväl i Rinkeby som i Tensta bidrar överdäckningarna till att knyta samman bostadsområdena med rekreationsytorna på Järvafältet. För att uppnå en acceptabel passagemöjlighet krävs dock i båda fallen utfyllningar och terrasseringar, se bilaga 2. Från däckplanet i Rinkeby blir höjdskillnaden till den grusade längs E 18 löpande promenadvägen på Järvafältet ca 10 – 15 m. Från överdäckningen vid vattentornet i Tensta blir höjdskillnaden 12 – 14 m, d v s ungefär samma som i Rinkeby.

De naturvärden som påverkas negativt genom utsläntningar från överdäckningarna kan bedömas vara något större i Tensta vid vattentornet än i Rinkeby. Bl a berörs en mindre våtmark.

För den närzon ut mot fältet som får minskat trafikbuller som följd av överdäckningarna synes nyttan vad gäller markanvändning för rekreation vara likvärdig mellan de båda långa överdäckningarna.

Områdesutveckling

Som ett led i arbetet med Kistavisionen, utvecklingen av Kista Science City, fortsätter arbetet med bostadsområdena på Norra och Södra Järva. I Rinkeby och Tensta har ytor för kompletteringsbebyggelse inventerats. Syftet är att utveckla stadsdelarna med varierande bostadsbebyggelse och rusta upp närmiljön. Överdäckningar ger ökade möjligheter att komplettera och utveckla områdena med bostadsbebyggelse men även med arbetsplatser.

En snabbspårväg mellan Rinkeby och Kista ökar integrationen mellan Södra och Norra Järva. För boende och näringsliv förväntas områdets attraktivitet öka väsentligt då spårvagnen knyter samman bostäder och arbetsområden. Även utvecklingsmöjligheterna för en bebyggelse på överdäckningen i Rinkeby i kombination med spårvagnshållplats synes mycket goda. Studier visar dock att det inte är helt enkelt att förlägga en spårväg genom Rinkeby utan att påverka den nuvarande centrumbebyggelsen och trafikstrukturen.

Kostnader och intäkter

I bilaga 1 avsnitt 7 redovisas en kostnadsbedömning för överdäckningarna i Rinkeby och i Tensta vid vattentornet.

För överdäckningen i Rinkeby blir merkostnaden i förhållande till ytalternativet ca 225 Mkr. Till detta kommer ca 30 Mkr för den tidigare beskrivna buffertzonen och ca 15 Mkr för provisoriskt iordningställande (s k landscaping) i väntan på bebyggelse. För överdäckningen i Tensta vid vattentornet blir motsvarande belopp 230 + 40 + 20 Mkr.

Stadens intäkter från exploatering på överdäckningar i aktuella lägen bedöms bli tämligen blygsamma, bedömningsvis ca 10 % av överdäckningskostnaden.

Gatu- och fastighetskontorets förslag

Föreslagna överdäckningar i såväl Rinkeby som Tensta bidrar till att knyta samman bostadsområdena med friytorna på Järvafältet. I sin närhet minskar de också bullret från den vägtrafik som däckas över. I bilagda utredningar konstateras att båda överdäckningarna kan bebyggas med bostäder och arbetsplatser i olika kombinationer. Det har också anförts att överdäckningarna är komplicerade och kostsamma att anlägga. I bilaga 1 konstateras att de om de utförs 300 m långa tillsammans medför en merkostnad på närmare 500 Mkr i förhållande till E 18:s ytalternativ, inkl provisorisk eller permanent landskapsanpassning. Till detta kommer sammanlagt 70 Mkr för förstärkningsåtgärder för bebyggelse. Det är kontorets uppfattning att dessa kostnader knappast står i proportion till de vinster i olika avseenden som överdäckningarna ger upphov till. Kontoret vill därför föreslå att överdäckningsprojektet ges en mer begränsad omfattning än i ursprungsförslaget.

Ett sätt att minska totalkostnaden är att korta av överdäckningarna. Härvid minskar dock möjligheterna att ordna en god bostadsmiljö i och med att en längdminskning med hänsyn till de tidigare redovisade skyddskraven går ut över de delar av överdäckningen som kan bebyggas med bostäder. Kontoret anser därför 300 m vara den lämpligaste överdäckningslängden i detta fall.

Det andra sättet att få ned totalkostnaden är att prioritera den överdäckning som vid en samlad bedömning ger störst fördelar. Kontoret finner här att överdäckningen i Rinkeby ger den största utvecklingsmöjligheten för området. Här ligger stadsdelarna på södra Järvafältet med stora bostadsområden och på norra Järvafältet med högteknologiska arbetsplatser som närmast varandra. Den avsedda spårvägsförbindelsen mellan Alvik och Sollentuna kommun via Rinkeby och Kista knyter områdena än närmare varandra. Överdäckningen ger goda förutsättningar att anordna en sådan förbindelse. För överdäckningen i Rinkeby talar vidare att den är något lättare att trafikförsörja med bil, den blir lättare att hantera under mellanperioden tills bebyggelsen kommer till uppförande, den har bättre anknytning till befintliga busslinjer och den innebär en något mindre konflikt med befintliga naturvärden. Den ger uppenbarligen också ett bättre bullerskydd för något fler boende i befintliga bostadshus.

För överdäckningen i Tensta vid vattentornet talar i första hand att den främst genom sin något större bredd kan bebyggas med fler nya bostäder än överdäckningen i Rinkeby. En lugn och tilltalande bostadsmiljö med utomordentlig närhet till Järvafältets grönytor kan här anordnas.

Med hänsyn till vad som ovan anförts anser kontoret att överdäckningen i Rinkeby vid en total sammanvägning bör sättas något före den i Tensta. Kontoret får därmed föreslå att nämnden beslutar att det fortsatta projekteringsarbetet inom E 18-projektet för överdäckningar skall inriktas på en 300 m lång överdäckning i Rinkeby, så utformad att den kan bebyggas.

SLUT