

**Utlåtande 2017:201 RII (Dnr 106-1278/2016)**

## **Vikten av fortsatt utredning av möjliga överdäckningar i Stockholm**

Motion (2016:90) av Erik Slottner (KD)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Roger Mogert** anför följande.

Ärendet

Erik Slottner (KD) har väckt en motion i kommunfullmäktige där han anser att fler vägar bör däckas över eller grävas ned för att istället omvandlas till stadsgator. Överdäckningar kan enligt motionären spela en stor roll för byggandet av fler bostäder, förbättrad livsmiljö och ett mer sammanhållet Stockholm. Motionären anser att även om ekonomiska faktorer kan tyckas göra vissa projekt svåra att genomföra så är de samhällsekonomiska vinsterna så pass stora att kraftansträngningar bör göras för att kunna få till fler överdäckningar och nedgrävningar av vägar och motorleder.

Motionären föreslår att kommunfullmäktige beslutar att ge exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att identifiera lämpliga vägar och platser att överdäcka i syfte att binda samman stadsdelar, minska buller, ta bort barriärer i stadsrummet samt bygga nya bostäder och arbetsplatser. Därtill föreslås att nämnderna gör en gemensam genomförandebedömning av de utpekade platserna såväl ekonomiskt som

säkerhetsmässigt, samt prioriteringsordning för när dessa kan och bör genomföras.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd och Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd.

*Stadsledningskontoret* konstaterar att exploateringsnämnden enligt kommunfullmäktiges budget 2017 ska göra en kartläggning av möjliga överdäckningar av trafikinfrastruktur som kan innebära ett ökat byggande kring dessa, och att stadsbyggnadsnämnden ska bistå i detta arbete.

*Exploateringsnämnden* framför att överdäckningsprojekt innebär stora investeringar och hantering av omfattande frågeställningar när det gäller teknik, risk, miljö och även framtida drift och underhåll. Om ett spårområde eller ett vägområde bör överdäckas eller inte är något som måste bedömas för varje plats och måste värderas utifrån övergripande samhällsekonomiska och stadsbyggnadsmässiga kriterier.

*Stadsbyggnadsnämnden* ser positivt på de möjligheter som överdäckningar ger. I stadens budget 2017-2019 finns ett uppdrag om att exploateringsnämnden under året ska göra en kartläggning av möjliga överdäckningar av trafikinfrastruktur som kan innebära ett ökat byggande kring dessa. Stadsbyggnadsnämnden ska bistå exploateringsnämnden i detta arbete. Nämnden vill understryka vikten av att planeringen sker i enlighet med stadens investeringsstrategi.

*Trafiknämndens* erfarenhet från genomförda överdäckningsprojekt är att de är mycket dyra och komplicerade att genomföra. De ger också avsevärda kostnader för drift, underhåll och reinvesteringar under sin tekniska livslängd.

*Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd* föreslår att man i första hand utreder vilka vägar som kan omdimensioneras för att minska dess barriäreffekt, frigöra exploaterbar mark och uppmuntra till hållbara rörelsemönster hos stadens invånare.

*Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd* menar att det är önskvärt att minska Södertäljevägens barriäreffekt. Frågan om en omvandling eller nedgrävning/överdäckning är mest lämpligt har nämnden inga synpunkter på.

*Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd* är positiv till förslaget eftersom överdäckningar kan motiveras med anledning av dess fördelar i stadsutvecklingsprojekt. Projekt med en överdäckning innehåller emellertid

många komplexa frågeställningar, bland annat utifrån att marken utgör både tunnelkonstruktion och grund för eventuell ovanliggande bebyggelse.

## Mina synpunkter

Stockholm växer i rekordfart. Bostadsbyggnadstakten är idag 25 procent högre än under miljonprogrammet. Dagens expansion är fullt jämförbar med tidigare stadsomvandlingar som sekelskiftets utveckling av malmarna och efterkrigstidens tunnelbanestäder. Idag byggs också bostäder i alla delar av staden.

I budget för 2017 lades ett uppdrag till exploateringsnämnden att studera möjliga överdäckningar för att minska barriärer och skapa ny exploaterbar mark. Överdäckningar kan ha många positiva effekter i form av ökat bostadsbyggande, minskade barriärer och bättre boendemiljöer i överdäckningarnas närhet. Samtidigt är de kostsamma och innebär ökade driftskostnader och reinvesteringskostnader för staden, fördelar och nackdelar måste vägas mot varandra och vilken nytta samma investering skulle kunna göra på annat håll. I översiktsplanen pekas möjligheten ut att i vissa vägstråk omdisponera trafikytan för att skapa bättre boendemiljöer, minska barriärerna och skapa möjligheter för nya bostäder. En möjlig sådan plats skulle kunna vara Södertäljevägen.

## Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2016:90) om vikten av fortsatt utredning av möjliga överdäckningar i Stockholm

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden Joakim Larsson och Cecilia Brinck (båda M) enligt följande.

Vi ställer oss i huvudsak positiva till motionens intentioner. Staden har ett omfattande markinnehav invid dagens motorleder där framtida boulevardiseringar eller överdäckningar skulle kunna ge möjlighet till tusentals nya bostäder samtidigt som det markant skulle öka de urbana kvaliteterna i stora delar av ytterstaden. Vi anser att det i grunden vore klokt att utreda förutsättningarna till överdäckningar, men också förutsättningar för att omvandla ett antal motorleder i ytterstaden till stadsboulevarder. En given förutsättning är hållbara ekonomiska kalkyler, då överdäckningar innebär omfattande investeringar för staden. Därför är det nödvändigt att kunna hämta hem

dessa investeringar genom intäkter från framtida exploateringsprojekt. Därutöver vore det rimligt att närmare studera en prioriteringsordning för överdäckningar, allt kommer av naturliga skäl inte att kunna genomföras samtidigt.

En sådan trafikled vars potential ska utredas närmare, och i särskild ordning, är den del av Centralbron som hanterar biltrafiken. Syftet ska vara att minska biltrafiken ovan mark i centrala staden, samt utveckla citys stadsmiljö och attraktionskraft, bland annat genom att öppna upp Ridderholmskanalen.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 6 september 2017

På kommunstyrelsens vägnar:  
KARIN WANNGÅRD

Roger Mogert

*Ulrika Gunnarsson*

**Särskilt uttalande** gjordes av Anna König Jerlmyr, Cecilia Brinck, Dennis Wedin, Johanna Sjö och Markus Nordström (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

**Ersätтарыttrande** gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottnér (KD) enligt följande.

Om vi hade haft rösträtt hade vi röstat enligt följande:

Att motionen bifalls

Att därutöver anföra:

Motionen föreslår att exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret ska få ett gemensamt uppdrag att identifiera lämpliga vägar och platser att överdäcka i syfte att binda samman stadsdelar, minska buller, ta bort barriärer i stadsrummet samt bygga nya bostäder och arbetsplatser. Nämnda förvaltningar ska också få ett gemensamt uppdrag att göra en genomförandebedömning såväl ekonomiskt som säkerhetsmässigt av de utpekade platserna och därefter göra en prioriteringsordning för när dessa kan och bör genomföras.

I ett växande Stockholm är nyttiggörandet av mark och att minska barriäreffekterna i form av vägar, järnvägar och tunnelbanor mycket viktig. Några goda exempel är överdäckningen av E18 vid Järvafältet, överdäckningen av Hagastadsområdet samt överdäckningen av Drottningholmsvägen vid Lindhagensplan. Där har ytor för exploatering skapats och barriäreffekter minskats. Även om ny lagstiftning har gjort det svårare att bygga bostäder i anslutning till överdäckningar och även om ekonomiska faktorer kan tyckas göra vissa projekt svåra att genomföra så är de samhällsekonomiska vinsterna så pass stora att kraftanstängningar bör göras för att kunna få till fler överdäckningar och nedgrävningar av vägar och motorleder i Stockholm.

I ett tidigare svar framhåller stadsbyggnadskontoret att överdäckningar är ett välkommet verktyg för att skapa en mer sammanhållen stad. De lyfter fram flera projekt som redan har utretts och som är möjliga att genomföra under förutsättning att de följer stadens investeringsstrategi. Det är glädjande att stadsbyggnadskontoret har en så positiv syn på överdäckningar. Det borde kunna bana vägen för fler projekt även efter Hagastadens genomförande. Samtidigt har exempelvis trafikkontoret i sitt remissvar tidigare visat en betydligt mer negativ inställning varför det uppenbart inte råder en samsyn kring betydelsen av överdäckningar mellan kontoren. Det är naturligtvis beklagligt. Av den anledningen behöver fullmäktige ge ett samlat uppdrag till både stadsbyggnads- och exploateringskontoret om en överdäckningsstrategi för att staden ska tala med en röst i frågan. Det behövs en uppdaterad och genomgripande utredning av möjliga överdäckningar alternativt nedgrävningar i Stockholm, såsom Södertäljevägen mellan Liljeholmen och Årstadal, Nynäsvägen mellan Skanstullsbron och Söderstaden samt E4:n mellan Skärholmen och Kungens kurva.

Vi välkomnar att det i mina synpunkter framgår att ansvarigt borgarråd ser positiva möjligheter med överdäckningar. Under Alliansens styre fanns ett budgetuppdrag om att utreda en överdäckning av Södertäljevägen. Den skrivningen togs dock bort av den rödgrönrosa majoriteten. Vi välkomnar att det nu finns nya skrivningar om överdäckningar även om dessa kommer för sent. Det är viktigt att uppdragen till exploateringsnämnden blir tydliga så att inte utredningarna drar i långbänk. Södertäljevägen är prioriterad och där finns också konkreta planer för hur en överdäckning skulle kunna genomföras.

## Remissammanställning

### Ärendet

Erik Slottner (KD) har väckt en motion i kommunfullmäktige där han anser att fler vägar bör däckas över eller grävas ned för att istället omvandlas till stadsgator. Överdäckningar kan enligt motionären spela en stor roll för att byggandet av fler bostäder, förbättrad livsmiljö och ett mer sammanhållet Stockholm. Motionären anser att även om ekonomiska faktorer kan tyckas göra vissa projekt svåra att genomföra så är de samhällsekonomiska vinsterna så pass stora att kraftansträngningar bör göras för att kunna få till fler överdäckningar och nedgrävningar av vägar och motorleder.

Motionären föreslår att kommunfullmäktige beslutar att ge exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att identifiera lämpliga vägar och platser att överdäcka i syfte att binda samman stadsdelar, minska buller, ta bort barriärer i stadsrummet samt bygga nya bostäder och arbetsplatser. Därtill föreslås att nämnderna gör en gemensam genomförandebedömning av de utpekade platserna såväl ekonomiskt som säkerhetsmässigt, samt prioriteringsordning för när dessa kan och bör genomföras.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd och Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 2 januari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser liksom motionären att överdäckningar och nedgrävningar av vägar kan medföra många positiva effekter, och gynna en mer sammanhållen stad.

Stadsledningskontoret konstaterar att exploateringsnämnden enligt kommunfullmäktiges budget 2017 ska göra en kartläggning av möjliga överdäckningar av trafikinfrastruktur som kan innebära ett ökat byggande kring dessa, och att stadsbyggnadsnämnden ska bistå i detta arbete.

Stadsledningskontoret konstaterar att överdäckningar har många fördelar men att de samtidigt är behäftade med många utmaningar kring teknik, risk, miljö och framtida drift och underhåll. För genomförbarheten är ekonomin i projekten central. Som exempel kan nämnas att Hagastaden som lyfts fram som ett gott exempel i motionen beräknas ha en täckningsgrad på 64 procent och ett negativt nettonuvärde på 2,6 miljarder kronor.

Stadens finansiella resurser är begränsade. Lönsamheten i exploateringarna är avgörande för hur många icke lönsamma projekt staden kommer att ha råd med. Stadens investeringsstrategi anger därför att mängden projekt där utgifter för markförvärv, evakuering, marksanering, överdäckningar och särskilda infrastrukturåtgärder blir alltför omfattande ska begränsas. Stadens ambitiösa mål för ett växande Stockholm ställer stora krav på förmågan att prioritera.

Stadsledningskontoret förutsätter att eventuella förslag på platser lämpade för överdäckning som utmynnar ur exploateringsnämndens och stadsbyggnadsnämndens gemensamma kartläggning hanteras inom ramen för stadens ordinarie processer för fysisk planering, investeringsplanering och budget. Det innefattar bland annat utredningar av ekonomi, säkerhet och stadsmiljö och prioriteringar i relation till övriga investeringsprojekt.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 15 december 2016 att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 14 november 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Överdäckningsprojekt innebär stora investeringar och hantering av omfattande frågeställningar när det gäller teknik, risk, miljö och även framtida drift och underhåll. Som motionären beskriver kan överdäckningar bygga samman stadsdelar och motverka barriäreffekter. Om ett spårområde eller ett vägområde bör överdäckas eller inte är något som måste bedömas för varje plats och måste värderas utifrån övergripande samhällsekonomiska och stadsbyggnadsmässiga kriterier.

I kommunstyrelsens förslag till budget 2017-2019 står att Exploateringskontoret under året ska göra en kartläggning av möjliga överdäckningar av trafikinfrastruktur som kan innebära ett ökat byggande kring dessa.

I förslag till budget står också att Staden måste begränsa mängden olönsamma projekt där utgifter för markförvärv, evakuering, marksanering, överdäckningar och särskilda infrastrukturåtgärder blir alltför omfattande.

Utredningar av ekonomi, säkerhet och miljö bör göras i samband med att respektive plats utreds för ny bebyggelse. Detta kan ske i program eller detaljplanearbete. Det är i dessa frågor också viktigt att få med trafikkontorets synpunkter på förslagen då

överdäckningar även tenderar att innefatta systempåverkande förändringar av trafikinfrastrukturen.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 8 december 2016 att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Erik Slottner (KD), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 10 november 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på de stadsutvecklingsmöjligheter som finns i den typ av projekt som motionären nämner.

Redan år 2000 presenterade staden ett program för stadsutvecklingsområdet Liljeholmen där en överdäckning, alternativt förändring, av Södertäljevägen var en bärande idé. Syftet med överdäckningen var att koppla ihop de östra och de västra delarna av stadsutvecklingsområdet med varandra och skapa en integrerad helhet och sammanhängande stadsbygd. En utmaning som fortfarande kvarstår är dock problematiken med luftkvalitetsnormer relaterat till den relativt stora trafikmängd som passerar på Södertäljevägen.

Vad gäller överdäckning av Nynäsvägen presenterade staden år 2009 en sådan lösning i samband med visionen för Söderstaden. Inom Söderstaden ryms fyra olika delområden där staden valt att jobba vidare med det första: Slakthusområdet. Även här ser kontoret positivt på en överdäckning för att koppla samman de olika delarna av Nynäsvägen. En överdäckning skulle här möjliggöra en förlängning av Götgatan ner till Globen och Tele2 Arena.

Precis som motionären skriver innebär dessa typer av projekt kostsamma åtaganden för staden. Staden arbetar med bl a Hagastaden, där stora överdäckningar just nu håller på att genomföras.

Kontoret ser positivt på de möjligheter som överdäckningar ger. I stadens budget 2017-2019 finns ett uppdrag om att exploateringskontoret under året ska göra en kartläggning av möjliga överdäckningar av trafikinfrastruktur som kan innebära ett ökat byggande kring dessa. Stadsbyggnadskontoret ska bistå exploateringskontoret i detta arbete.

Kontoret vill understryka vikten av att planeringen sker i enlighet med stadens investeringsstrategi.



## Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 8 december 2016 att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 18 november 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Kontorets erfarenhet från genomförda överdäckningsprojekt är att de är mycket dyra och komplicerade att genomföra. De ger också avsevärda kostnader för drift, underhåll och reinvesteringar under sin tekniska livslängd. Myndighetskrav som ganska ofta tillkommer i sena skeden skapar fördyringar. Säkerhetskrav med avseende på personskydd, brandskydd och hänsyn till farliga transporter ger långdragna processer och kräver mycket utredningar med avseende på olika risker.

De grundläggande tekniska kraven och övriga villkor bör därför fastställas så tidigt som möjligt i processen. Erfarenheter pekar på att det innebär stora svårigheter att bygga bostäder på överdäckningar med hänsyn till riskfrågorna.

Skyddszoner till anslutande byggnader, fastighetsgränser och eventuella servitut reglerar hur inspektion och underhåll kan utföras. Riktlinjer för begränsning av vibrationer, buller och annan omgivningspåverkan är kostnadsdrivande, i synnerhet om de inte inarbetats från början. Elektriska fält från järnvägens kontaktledningsanläggning eller andra högspänningsledningarna kan innebära ytterligare begränsningar. Krav på material, utförande och kontroll vad avser anläggningar framgår av stadens Tekniska Handbok och däri återopade regelverk som skall utgöra styrande dokument.

Överdäckningar medför i allmänhet stora ingrepp i högt utnyttjade trafikplaneringar. Möjligheter till omledning eller trafikavstängningar varierar starkt, generellt gäller att vägtrafik är mindre problematisk än järnvägstrafik, i synnerhet pendeltågs- eller tunnelbanetrafik. Överdäckningar är mycket ekonomiskt kostsamma och måste värderas utifrån övergripande samhällsekonomiska och stadsbyggnadsmässiga kriterier.

Utöver betydande kapitalkostnader så medför överdäckningar drift- och underhållskostnader hänförliga till behovet av daglig tillsyn, årliga inspektioner, tvättning, klottersanering, reparationer, bättringsmålning av olika ytskikt, rensning av galler och spolbrunnar.

De ekonomiska riskerna är avsevärda på grund av anläggningarnas storlek, komplexitet och säkerhetskrav.

## Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 15 december 2016 följande.

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande åberopas som svar på motionen
2. Stadsdelsnämnden avstyrker motionen.

*Reservation* anfördes av Gustav Johansson m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Christina Peterson (C) och Claes Karlsson (KD) som instämde i förslag från Gustav Johansson m.fl. (alla M).

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 1 december 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen håller med motionären om att vägar och motorleder i många fall fungerar som fysiska barriärer mellan olika stadsdelsområden och att man måste arbeta för att minska denna effekt.

Dock finns det olika sätt att arbeta med detta problem. Det långsiktiga målet bör vara att minska biltrafiken, vilket i förlängningen kan leda till att man kan omdimensionera vägar för att bättre passa nya trafikmönster, minska dess barriäreffekt och möjliggöra bostadsbyggande. Man bör dock ta näringslivets behov i beaktning vid en sådan utveckling, för att säkerställa att företagare och olika verksamheter kan utvecklas parallellt med att staden växer.

För att få till stånd en sådan utveckling, samtidigt som man främjar en god framkomlighet, bör resurser användas för att förbättra kollektivtrafiken samt utveckla gång- och cykelinfrastrukturen i Stockholm. Detta är en mer kostnadseffektiv lösning som också tar ett större helhetsgrepp på frågan om hållbara trafiklösningar. Enligt Stockholms framkomlighetsstrategi ska man planera för att minska biltrafik, vilket ett utbrett överdäckningsarbete inte faller helt i linje med.

Vissa motorleder kan man enligt trafikprognoser inte omdimensionera inom en nära framtid och man kan i dessa fall överväga om det kan vara samhällsekonomiskt försvarbart att överdäcka dessa. Framförallt i områden där boende utsätts för höga bullernivåer bör man utreda om överdäckning är ett rimligt alternativ för att minska barriäreffekter och förbättra stadsmiljön och människors hälsa.

Från förvaltningens sida föreslår vi dock att man i första hand utreder vilka vägar som kan omdimensioneras för att minska dess barriäreffekt, frigöra exploaterbar mark och uppmuntra till hållbara rörelsemönster hos stadens invånare.

## **Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd**

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 15 december 2016 att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 22 november 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Södertäljevägen är en kraftig barriär som delar Hägersten-Liljeholmens stadsdelsområde i två delar. Det finns idag få passager under/över Södertäljevägen i stadsdelsområdet. Det är därför önskvärt att minska Södertäljevägens barriäreffekt. Frågan om en omvandling eller nedgrävning/överdäckning är mest lämpligt har stadsdelsförvaltningen inga synpunkter på. Däremot vill stadsdelsförvaltningen påpeka vikten av att även förskolor, parker och andra offentliga funktioner byggs i tillräckligt stor utsträckning för att tillgodose behovet när nya stadsdelar planeras och byggs.

## **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

**Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 15 december 2017 att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Carina Franke (KD), *bilaga 1*.

**Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 23 november 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till förslaget eftersom överdäckningar kan motiveras med anledning av dess fördelar i stadsutvecklingsprojekt. Överdäckning väljs i första hand för att eliminera barriärer av olika slag. Syftet är oftast att länka ihop områden eller stadsdelar, att öka tillgängligheten, försköna området, förbättra miljöaspekterna samt skapa exploaterbar mark.

Projekt med en överdäckning innehåller emellertid många komplexa frågeställningar, bland annat utifrån att marken utgör både tunnelkonstruktion och grund för eventuell ovanliggande bebyggelse. En känd nackdel med överdäckningar är att det krävs mycket drift- och underhåll, samt att konstruktionens livslängd är osäker. De största fördelarna för stads- och landskapsbilden är att ett trafikområde kan byggas bort samt att den fysiska och visuella barriären försvinner.

Överdäckningar innebär ytterst en avvägning mellan stadskaraktär och ekonomi, det vill säga det behövs en hög och tät bebyggelse för att få ekonomisk kompensation för den kostsamma överdäckningskonstruktionen.

Eftersom motionärens förslag till beslut, ligger utanför nämndens ansvarsområde, har förvaltningen inga synpunkter på förslaget om att staden ska ge föreslagna uppdrag till exploaterings-, och stadsbyggnadskontoret.

## Reservationer m.m.

### Stadsbyggnadsnämnden

*Reservation* anfördes av Erik Slottner (KD) enligt följande.

Motionen föreslår att exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret ska få ett gemensamt uppdrag att identifiera lämpliga vägar och platser att överdäcka i syfte att binda samman stadsdelar, minska buller, ta bort barriärer i stadsrummet samt bygga nya bostäder och arbetsplatser. Nämda förvaltningar ska också få ett gemensamt uppdrag att göra en genomförandebedömning såväl ekonomiskt som säkerhetsmässigt av de utpekade platserna och därefter göra en prioriteringsordning för när dessa kan och bör genomföras.

I ett växande Stockholms är ambitionen att nyttiggöra mark och minska barriäreffekterna av olika former av infrastruktur; vägar, järnvägar och tunnelbanor mycket viktig. Några exempel på detta är överdäckningen av E18 på Järvafältet, Hagastadsområdet, Drottningholmsvägen vid Lindhagensplan där ytor för exploatering skapats och barriäreffekter minskats. Även om ny lagstiftning har gjort det svårare att bygga bostäder i anslutning till överdäckningar och även om ekonomiska faktorer kan tyckas göra vissa projekt svåra att genomföra så är de samhällsekonomiska vinsterna så pass stora att kraftanstängningar bör göras för att kunna få till fler överdäckningar och nedgrävningar av vägar och motorleder i Stockholm.

I sitt svar framhåller stadsbyggnadskontoret att överdäckningar är ett välkommet verktyg för att skapa en mer sammanhållen stad. De lyfter fram flera projekt som redan har utretts och som är möjliga att genomföra under förutsättning att de följer stadens investeringsstrategi. Det är glädjande att kontoret har en så positiv syn på överdäckningar. Det borde kunna bana vägen för fler projekt även efter Hagastadens genomförande.

Samtidigt har exempelvis trafikkontoret i sitt remissvar visat en betydligt mer negativ inställning varför det uppenbart inte råder en samsyn kring betydelsen av överdäckningar mellan kontoren. Det är naturligtvis beklagligt. Av den anledningen behöver fullmäktige ge ett samlat uppdrag till både stadsbyggnads- och exploateringskontoret om en överdäckningsstrategi för att staden ska tala med en röst i frågan. Det behövs en uppdaterad och genomgripande utredning av möjliga överdäckningar alternativt nedgrävningar i Stockholm, såsom Södertäljevägen mellan Liljeholmen och Årstadal, Nynäsvägen mellan Skanstullsbron och Söderstaden liksom för E4:n mellan Skärholmen och Kungens kurva. Jag föreslår därför att motionen bifalls.

### Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Gustav Johansson m.fl. (M) enligt följande.

Att bifalla motionen.

## **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

*Ersättaryttrande* gjordes av Carina Franke (KD) enligt följande.

Om jag hade haft rösträtt skulle jag ha yrkat enligt följande:

- Att bifalla motionen
- Att därutöver anföra följande:

Motionen föreslår att Exploateringskontoret och Stadsbyggnadskontoret ska få ett gemensamt uppdrag att identifiera lämpliga vägar och platser att överdäcka i syfte att binda samman stadsdelar, minska buller, ta bort barriärer i stadsrummet samt bygga nya bostäder och arbetsplatser.

Nämnda förvaltningar ska också få ett gemensamt uppdrag att göra en genomförande-bedömning såväl ekonomiskt som säkerhetsmässigt av de utpekade platserna och därefter göra en prioriteringsordning för när dessa kan och bör genomföras. I ett växande Stockholm är ambitionen att nyttiggöra mark och minska barriäreffekterna av olika former av infrastruktur; vägar, järnvägar och tunnelbanor mycket viktig. Några exempel på detta är överdäckningen av E18 på Järvafältet, Hagastadsområdet, Drottningholmsvägen vid Lindhagensplan där ytor för exploatering skapats och barriäreffekter minskats. Även om ny lagstiftning har gjort det svårare att bygga bostäder i anslutning till överdäckningar och även om ekonomiska faktorer kan tyckas göra vissa projekt svåra att genomföra så är de samhälls-ekonomiska vinsterna så pass stora att kraftanstängningar bör göras för att kunna få till fler överdäckningar och nedgrävningar av vägar och motorleder i Stockholm.

I sitt svar framhåller stadsbyggnadskontoret att överdäckningar är ett välkommet verktyg för att skapa en mer sammanhållen stad. De lyfter fram flera projekt som redan har utretts och som är möjliga att genomföra under förutsättning att de följer stadens investeringsstrategi. Det är glädjande att kontoret har en så positiv syn på överdäckningar. Det borde kunna bana vägen för fler projekt även efter Hagastadens genomförande. Samtidigt har exempelvis trafikkontoret i sitt remissvar visat en betydligt mer negativ inställning varför det uppenbart inte råder en samsyn kring betydelsen av överdäckningar mellan kontoren. Det är naturligtvis beklagligt. Av den anledningen behöver fullmäktige ge ett samlat uppdrag till både stadsbyggnads- och exploateringskontoret om en överdäckningsstrategi för att staden ska tala med en röst i frågan. Det behövs en uppdaterad och genomgripande utredning av möjliga överdäckningar alternativt nedgrävningar i Stockholm, såsom Södertäljevägen mellan Liljeholmen och Årstadal, Nynäsvägen mellan Skanstullsbron och Söderstaden liksom

för E4:n mellan Skärholmen och Kungens kurva. Jag föreslår därför att motionen bifalls.