

**Utlåtande 2011: 146 (Dnr 314-2808/2010)**

## **Nedgrävning av Essingeleden**

**Motion (2010:43) av Jari Visshed (S)**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motion (2010:43) av Jari Visshed (S) om ”Nedgrävning av Essingeleden” anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Sten Nordin** anför följande.

### *Ärendet*

Jari Visshed (S) framhåller i motion (2010:43) om nedgrävning av Essingeleden att störningarna från Essingeleden påverkar många boende och verksamheter på Kungsholmen. Motionären konstaterar att genom nedgrävning av Essingeleden kan attraktiv mark i innerstaden frigöras. Motionären föreslår därför att staden utreder möjligheten att gräva ned och överdäcka Essingeleden.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Kungsholmens stadsdelsnämnd.

*Stadsledningskontoret* anser att Stockholms stad, med anledning av att Essingeleden är en statlig väg, inte kan ta på sig det ekonomiska ansvaret för en nedgrävning eller överdäckning av leden ifråga. Stadsledningskontoret anser

vidare att en utredning om nedgrävning eller överdäckning inte heller bör genomföras av staden.

*Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden* anser med hänvisning till kontorens gemensamma tjänsteutlåtande att staden i dagsläget inte bör påbörja någon detaljerad utredning om möjligheterna att gräva ned och överdäcka Essingeleden vid Kungsholmen.

*Kungsholmens stadsdelsnämnd* konstaterar att nämnden under flera år verkat för att på längre sikt gräva ner, överdäcka eller kapsla in Essingeleden.

#### *Mina synpunkter*

Essingeleden är en av Sveriges mest trafikerade vägar. Det påverkar självklart dess närområde, både i form av buller och av avgaser. Essingeleden är dock en statlig väg och Trafikverket har det så kallade väghållaransvaret. Leden utgör dessutom ett riksintresse för kommunikationer.

Trafikverket har för egen del inget intresse av att utreda en eventuell nedgrävning av Essingeleden. Än mindre av att bekosta själva nedgrävningen. Den utredning som motionären efterfrågar skulle därför resultera i något som Stockholms stad, förutsatt att utredningen presenterar konkreta förslag i motionärens riktning, skulle behöva bekosta helt på egen hand. Något som inte finns i vare sig plan eller budget.

Trafiksituationen kring Essingeleden på Kungsholmen ska dock i framtiden kunna ses över. I dagsläget är det emellertid inte aktuellt för staden att bekosta en omfattande utredning rörande överdäckning av sträckan i fråga. Dessutom är det rimligt att anta att trafiken på Essingeleden minskar när Förbifart Stockholm är färdigställd.

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2010:43) av Jari Visshed (S) om ”Nedgrävning av Essingeleden”

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att

1. bifalla motionen
2. därutöver anföras

Essingeleden utgör ett stort lokalt miljöproblem eftersom den hårt trafikerade leden ger upphov till buller och dålig luftkvalitet. Vid en nedgrävning av Essingeleden skulle ytan kunna användas för nybyggnation och rekreationsområden. Samtliga partier i Kungsholmens stadsdelsnämnd, med det nuvarande stadsbyggnadsborgarrådet i spetsen ställde sig tidigare bakom ett brev till Vägverket med formuleringen: ”Det är inte längre en fråga om, utan när överbyggnaden ska ske och hur den ska konstrueras – tunnel, inglasning eller överdäckning”.

Den mest effektiva och snabbast genomförbara åtgärden för minska trafiken och förbättra framkomligheten på Essingeleden är att införa trängselskatt där. Detta skulle ge goda effekter också i det anslutande vägsystemet, visar en rapport från KTH:s Centrum för Transportstudier, 2011. När Förbifart Stockholm öppnas beräknas köerna på Essingeleden vara som idag, i bästa fall marginellt bättre.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden *Karin Wanngård* och *Tomas Rudin* (båda S) enligt följande.

Inför valet 2010 var nedgrävningen av Essingeleden en käpphäst för Moderaterna på Kungsholmen. Knappt ett år efter valet meddelar nu den borgerliga majoriteten att en nedgrävning av Essingeleden vare sig är, har varit och antagligen heller inte kommer att bli aktuell. Det är anmärkningsvärt att ge vallöften man faktiskt inte har några som helst planer på att genomföra.

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

Motion (2010:43) av Jari Visshed (S) om ”Nedgrävning av Essingeleden” anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 5 oktober 2011

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

*Ylva Tengblad*

**Reservation** anfördes av *Emilia Hagberg* och *Stefan Nilsson* (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta.

1. Att tillstyrka motionen
2. Samt att därutöver anföra följande

Motionären tar upp en viktig framtidsfråga, att utreda vad en nedgrävning/ överdäckning av Essingeleden skulle kosta. Kungsholmens stadsdelsnämnd har också enhälligt under lång tid verkat för en nedgrävning eller överdäckning av Essingeleden. Moderaterna drev frågan i valet. Vi konstaterar nu att pengar varken finns i plan eller budget för en utredning.

Essingeledens draging över Kungsholmen, med en längd av drygt en kilometer är en enorm barriär i denna stadsdel. Miljöproblemen med buller och partiklar samt sot är stora. Det är viktigt att utreda hur en överdäckning/nedgrävning skulle kunna göras för att minimera effekterna av detta. Initialt vore det intressant att se möjligheter och kostnader för en överdäckning närmast Fredhällstunneln, ett område som för ett tiotal år sedan utretts avseende byggande.

**Särskilt uttalande** gjordes av *Karin Wanngård*, *Roger Mogert* och *Karin Ehlén Kolk* (alla S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

## 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 överskrids 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 tätar 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.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Kungsholmens stadsdelsnämnd.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 10 februari 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar i likhet med motionären att Essingeleden idag påverkar boende och näringsliv i staden, både genom buller samt andra miljöstörningar men också genom att trängseln, som beror på bristen av broar över Saltsjön – Mälaren, orsakar framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem.

Stadsledningskontoret bedömer att det finns fördelar med en nedgrävning eller

överdäckning av Essingeleden men inser samtidigt ett det skulle vara ett mycket komplicerat projekt vilket kräver stora resurser och också måste prioriteras gentemot andra angelägna projekt i regionen.

Essingeleden, som är en del av E4/E20, är en statlig väg där Trafikverket är huvudman. Enligt trafik- och renhållningsnämnden finns det i dagsläget inget intresse hos Trafikverket för en nedgrävning av leden. Att staden då skulle ta på sig ansvaret för en nedgrävning eller överdäckning av leden anser stadsledningskontoret ur ekonomiskt perspektiv som orimligt. Kontoret anser därför att en vidare utredning om nedgrävning eller överdäckning av Essingeleden inte bör genomföras av staden.

Stadsledningskontoret vill framhålla att det är angeläget att byggandet av Förbifart Stockholm kan starta så snart som möjligt, vilken skulle avlasta Essingeleden väsentligt och minska de problem som leden idag ger upphov till.

Stadsledningskontoret föreslår att motion (2010:43) av Jari Visshed (S) om "Nedgrävning av Essingeleden" anses besvarad med hänvisning till vad som sagts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

### **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 17 februari 2011 att överlämna och åberopa kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på kommunstyrelsens remiss av motion (2010:43) av Jari Visshed (S) samt att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livh (V), *bilaga 1*.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 17 februari 2011 att överlämna kontorens tjänsteutlåtande daterat den 14 januari 2011 som svar på remissen från kommunstyrelsen samt att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Regina Kevius m.fl. (M), Björn Ljung (FP), Christer Mellstrand (C) och Erik Slottner (KD), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S), *bilaga 1*.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 17 februari 2011 att överlämna och återropa kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på kommunstyrelsens remiss av motion (2010:43) av Jari Visshed (S) samt att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S), *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 14 januari 2011 har i huvudsak följande lydelse.

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 na-

tionellt, 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.

### **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 20 januari 2011 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

**Kungsholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 3 januari 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Essingeleden är Stockholms, men även Sveriges mest trafikerade motorled. Den påverkar västra Kungsholmen och andra delar av stadsdelsområdet genom buller och utsläpp. Stadsdelsnämnden har också enhälligt under lång tid verkat för en nedgrävning eller överdäckning av leden. Motionärens argumentation är i stora stycken hämtad ur nämndens egna, tidigare beslut.

En nedgrävning skulle innebära att en stor del av trafikens negativa effekter försvinner från västra Kungsholmen, och att stadsdelen kan knytas ihop på ett bättre sätt genom att en stark barriär i området försvinner. Alternativet att överdäcka eller kapsla in leden ger i huvudsak samma miljövinster, men begränsar möjligheterna att utnyttja ”nya” markytor för exploatering.

Det kan diskuteras hur stora ytor mark som frigörs vid en nedgrävning, men enbart vägbanan mellan gränsen till Solna och Fredhällstunneln tar i anspråk 50000-

60000 kvm. Därtill kan närliggande ytor nyttjas mer flexibelt om störningarna från vägtrafiken minskar radikalt. Mark kan exploateras för ytterligare bostäder, lokaler, förstärkta grönstrukturer eller en kombination av detta.

Möjligheterna att utnyttja mark nära leden mer flexibelt ökar också vid en överdäckning.

En enig stadsdelsnämnd har under flera år verkat för att på längre sikt gräva ner, överdäcka eller kapsla in Essingeleden, med i huvudsak samma motiv som motionären. Nämnden har bl.a. remissyttrat sig över RUFSS (Regional Utvecklingsplan För Stockholm), uppvakttat Vägverket samt tagit upp frågan i åtskilliga remissvar över detaljplaner.

Det är viktigt att påpeka att staden inte ensam äger rådighet över frågan. Essingeleden är en statlig väg, med Trafikverket (tidigare Vägverket) som huvudman. Det har dock i andra sammanhang, t.ex. då Tranebergsbron byggdes om, gått att hitta fruktbara samlarbetsprojekt med den statlige väghuvudmannen.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden beslutar att tillstyrka motionen.

RESERVATIONER M.M.

**Exploateringsnämnden**

*Reservation* anfördes av Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) enligt följande.

Exploateringsnämnden avger följande remissvar:

Den uttalade avsikten med Essingeleden var att den skulle minska biltrafiken i Stockholms innerstad. Men det blev tvärtom. Bilisterna fick nya infartsvägar till innerstan och biltrafiken fortsatte att öka.

Allt fler bilister använder Essingeleden och leden har i sig blivit ett miljöproblem. Ett sätt skulle kunna vara att överdäcka/tunnelförlägga åtminstone en del av leden. Byggnation ovanpå leden kan finansiera en del av projektet.

Motionären påpekar att en överdäckning av drygt 1 kilometer på Kungsholmen skulle vara ett litet projekt jämfört med t.ex. Södra länkens 4,5 km tunnel.

Ett annat jämförelseprojekt kan vara den miljöskadliga Förbifart Stockholm som i dagsläget är kostnadsberäknad till 27,5 miljarder kr. En del av de pengarna skulle användas till den föreslagna överdäckningen av Essingeleden. Men en överdäckning måste först utredas och det är rimligt att nu göra en översiktlig utredning för att avgöra om det senare är motiverat att gå vidare med en detaljerad utredning.

Oberoende av detta är det hög tid att minska trafikbelastningen genom att införa trängselskatt på Essingeleden.

*Särskilt uttalande* gjordes av Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Essingeleden kom till i ett skede när kraven på miljön inte vara lika hårda som idag. Essingeleden är en nationell angelägenhet men berör väldigt många Stockholmare. Essingeleden kommer att förbli landets viktigaste genomfartsled. Därför är det inte rimligt att låta ett mer än femtio år gammalt planeringsbeslut förbli opåverkat av de miljö- och hälsokrav som ställs idag.

Kontoret har tyvärr gjort en allt för lättvindling bedömning av förslagen i motionen. Att lägga hårt belastade trafikleder i tunnel återkommer i många planer. Förbifart Stockholm har under sin utveckling, från första idé, utvecklats från att i övervägande del ligga i ytläge till att idag, enligt plan, i huvudsak vara en tunnelförlagd trafikled. I ett annat infrastrukturprojekt grävs kraftförsörjningen mellan norr och söder ned ca 100 meter under markytan, från Älvsjö till Bergshamra, för att minska miljöpåverkan och öka tillgängligheten för bostadsbyggande.

Tanken att på motsvarande sätt genomföra en överdäckning av en del av Essingeleden kan tyckas hisnande men är långsiktigt fullt genomförbart.

## Stadsbyggnadsnämnden

*Reservation* anfördes av Maria Hannäs (V) enligt följande.

Motionären tar upp en viktig framtidsfråga, att utreda vad en nedgrävning/ överdäckning av Essingeleden skulle kosta. Essingeledens dragning över Kungsholmen, med en längd av drygt en kilometer är en enorm barriär i denna stadsdel. Miljöproblemen med buller och partiklar samt sot är stora. Det vore intressant att se hur en överdäckning /nedgrävning skulle kunna göras för att minimera effekterna av detta. Initialt vore det intressant att se möjligheter och kostnader för en överdäckning närmast Fredhällstunneln, ett område som för ett tiotal år sedan utretts avseende byggande.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Regina Kevius m.fl. (M), Björn Ljung (FP), Christer Mellstrand (C) och Erik Slottner (KD) enligt följande.

Stadsbyggnadsnämnden instämmer i att den tungt trafikerade Essingeleden påverkar många människor negativt avseende buller och miljöfarliga partiklar. Motorvägen är också en stor barriär i den tätbebyggda staden.

Nedgrävning och överdäckning skulle kunna frigöra mark för många nya bostäder, men då Essingeleden ägs av staten bör en nedgrävning också finansieras av denna. Medel för detta finns dock inte med i den nyligen antagna "Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010–2021".

Staden har inga avsatta investeringsmedel för en nedgrävning och sådana åtgärder återfinns inte heller i Översiktsplanen för Stockholm. Detta innebär att en nedgrävning inte är aktuell inom överskådlig närtid.

Förhoppningsvis kommer byggandet av Förbifarten att avlasta trafiken på Essingeleden.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) enligt följande.

Essingeleden kom till i ett skede när kraven på miljön inte vara lika hårda som idag. Essingeleden är en nationell angelägenhet men berör väldigt många Stockholmare. Essingeleden kommer att förbli landets viktigaste genomfartsled. Därför är det inte rimligt att låta ett mer än femtio år gammalt planeringsbeslut förbli opåverkat av de miljö- och hälsokrav som ställs idag.

Kontoret har tyvärr gjort en allt för lättvindling bedömning av förslagen i motioken. Att lägga hårt belastade trafikleder i tunnel återkommer i många planer. Förbifart Stockholm har under sin utveckling, från första idé, utvecklats från att i övervägande del ligga i ytläge till att idag, enligt plan, i huvudsak vara en tunnelförlagd trafikled. I ett annat infrastrukturprojekt grävs kraftförsörjningen mellan norr och söder ned ca

100 meter under markytan, från Älvsjö till Bergshamra, för att minska miljöpåverkan och öka tillgängligheten för bostadsbyggande.

Tanken att på motsvarande sätt genomföra en överdäckning av en del av Essingeleden kan tyckas hisnande men är långsiktigt fullt genomförbart. Vi Socialdemokrater i Stadsbyggnadsnämnden ställer oss helt bakom den skrivelse till Vägverket som en helt enig Stadsdelsnämnd på Kungsholmen undertecknade.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP) enligt följande.

Vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP) föreslår att nämnden tillstyrker motionen och att nämnden därutöver anför följande:

Essingeleden utgör ett stort lokalt miljöproblem på Kungsholmen. Den hårt trafikerade leden ger upphov till buller och dålig luftkvalitet. Vid en nedgrävning av Essingeleden kan marken användas för nybyggnation och rekreationsområden. Samtliga partier i Kungsholmens stadsdelsnämnd, med det nuvarande stadsbyggnadsborgarrådet i spetsen, har ställt sig bakom ett brev till Vägverket med formuleringen ” Det är inte längre en fråga om, utan när överbyggnaden ska ske och hur den ska konstrueras – tunnel, inglasning eller överdäckning.”

*Reservation* anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande.

Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår att nämnden tillstyrker motionens första att-sats, ”Att staden utreder möjligheten att gräva ned och överdäcka Essingeleden”, och att nämnden därutöver anför följande:

Essingeleden byggdes 1961 och för sin tid en utveckling för hela regionen. Leden var anpassad efter dåtidens trafikmängd, och idag har trafikmängden på leden ökat flerfald vilket innebär miljökonsekvenser. Bl a kan man i mätningar se att spridningskorridoren av partiklar sprids långt från leden.

Våra miljökrav är idag högre ställda än när leden byggdes. Byggs förbifarten kan leden avlastas till en viss gräns, men samtidigt ska man tänka långsiktigt vilket innebär att trafikmängderna i en framtid även de ökar.

Essingeleden är mycket hårt trafikerad och är en av de viktigaste genomfartslederna i landet, vilket innebär att ledens miljöpåverkan måste beaktas.

Att lägga hårt belastade trafikleder i tunnel återkommer i många planer. Förbifarten har i planeringsstadiet gått från ytläge till i huvudsak tunnelalternativ.

*Vi Socialdemokrater i Trafik och Renhållningsnämnden ställer oss helt bakom den skrivelse till Vägverket, som en helt enig Stadsdelsnämnd på Kungsholmen, med dåvarande Moderate Stadsdelsnämnds ordförande Regina Kevius undertecknade i motionens anda.*



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

### Motioner

2010:43

2010:43

#### **Motion av Jari Visshed (S) om nedgrävning av Essingeleden**

*Dnr 314-2808/2010*

På västra Kungsholmen planeras idag över 5000 nya bostäder. Åtskilliga delprojekt är påbörjade och alltfler blir löpande färdigställda. Antalet Kungsholmsbor ökar glädjande nog och när hela området är klart kommer antalet nyinflyttade, barn och vuxna, vara runt 20 000. Tillsammans med Hammarby Sjöstad och Norra Djurgårdsstaden är nordvästra Kungsholmen ett av stadens stora utvecklingsprojekt.

När Hammarby sjöstad och Norra Djurgårdsstaden planerats och beskrivits har miljöfanan vajat stolt över projekten och framhållits av planerare och politiker.

Samma stolta framhållande av miljöprofilen har inte präglad beskrivningen av nordvästra Kungsholmen. Säkert har ambitionerna när det gäller miljö varit lika höga för området men ett faktum har stukat dem som försökt beskriva utbyggnaden på nordvästra kungsholmen som ett miljöprojekt.

Faktumet stavas Essingeleden.

Essingeleden är Stockholms mest trafikerade motorväg, med mer än 150 000 fordonsrörelser per dygn. Söderifrån angör den Kungsholmen genom den ca 200 m långa Fredhällstunneln. Därefter går leden ca 1 100 m i dagen över resten av Kungsholmen.

Störningarna från Essingeleden påverkar många boende och verksamma på Kungsholmen. Normer för buller och partikelhalter överskrids ständigt. I takt med förtätningen i Lindhagen ökar antalet störningsutsatta. I längden blir det allt svårare att ha kvar en hårdtrafikerad motorväg som skär rakt genom tätbyggda bostadskvarter. Allt eftersom bostadsbebyggelsen tätar runt leden kommer det att krävas allt fler och allt kostsammare miljöskyddsåtgärder. Flera av projekten stöter på problem i och med närheten till Essingeleden. Stads-

delsnämnden på kungsholmen har tidigare tvingats förkasta ett tänkt läge för en ny skola p.g.a. närheten till Essingeleden.

Jag 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 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.

Genom en nedgrävning av Essingeleden över Kungsholmen skulle flera hundra tusen kvadratmeter mycket attraktiv innerstadsmark frigöras, en gigantisk resurs i innerstaden.

Värdet av den frigjorda innerstadsmarken kan knappast överskattas och skulle sannolikt kunna finansiera en stor del av kostnaderna för nedgrävning och överdäckning.

Om bullerstörningar, luftföroreningar och partiklar från Essingeleden elimineras kan dessutom betydligt större ytor på Kungsholmen bebyggas med bostäder eller användas för rekreationsytor med god kvalitet; mark som idag inte kan nyttjas för vare sig bostäder, kommersiella lokaler eller användbara parker.

Jag föreslår att

1. staden utreder möjligheten att gräva ned och överdäcka Essingeleden
2. staden bedömer storleken av den mark som frigörs för bostadsbebyggelse
3. staden gör en bedömning av de möjliga exploateringsintäkter som skulle kunna genereras om Essingeleden grävdes ner.

Stockholm den 13 december 2010

*Jari Visshed*