

Utlåtande 2003: RIII (Dnr 314-936/2002)

Överdäckning av väg E18 i stadsdelarna Tensta och Rinkeby – inriktningsbeslut

Hemställan från gatu- och fastighetsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. E 18-projektet utformas med överdäckningar i Rinkeby invid Rinkebystråket och i Tensta invid vattentornet med en längd om 300 meter vardera och utformade för bebyggelse.
2. Finansieringen får ske genom att ta i anspråk medel för infrastrukturella projekt, som avsatts i bokslut.
3. Gatu- och fastighetsnämnden uppmanas återkomma med kostnadsberäkningar när planerings- och utredningsarbetet är genomfört.

Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.

Ärendet

Vägverket har under flera år utrett en ombyggnad av väg E 18 på delen Hjulsta – Ulriksdal tillsammans med Stockholms stad och övriga berörda kommuner. Ett flertal alternativ med olika utformningar har studerats. I Vägverkets förslag till nationell plan finns 2 miljarder kr avsatta för projektet. Utbyggnaden avses enligt nu gällande projekttidplan inledas under hösten 2005.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade 2000-12-04 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.”*

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade 2000-12-12 och stadsbyggnadsnämnden 2000-12-14 att avföra det diskuterade tunnelalternativet. I ärendet redovisade gatu- och fastighetskontoret också sin avsikt att ge Vägverket i uppdrag att utreda och projektera överdäckningarna samt även redovisa konsekvenserna. Ett särskilt avtal om detta träffades mellan staden och Vägverket i mars 2001. Kontoret har för ändamålet anslagit 5 mnkr. Miljöbeslut 2002-02-19 godkände gatu- och fastighetsnämnden i huvudsak kontorets förslag till inriktning innebärande överdäckning över väg E18 vid Rinkeby men anförde samtidigt att det inte är rimligt att avföra överdäckningen vid Tensta. Nämnden hemställde också om kommunfullmäktiges godkännande.

Inför regeringens tillåtlighetsprövning av E18-projektet sände Vägverket under våren 2002 ut vägutredningen med godkänd miljökonsekvensbeskrivning till bl a Stockholms stad. Kommunstyrelsen uttalade bl a ” *Staden avser därutöver att komplettera sträckan Hjulsta-Rinkeby med överdäckningar för att minska barriären mellan bostadsområdet och Järvafältet och öppna upp för ny bostadsbebyggelse på överdäckningssträckan* ” för E18-projektet som föranleds av överdäckningarna är beräknad till 600 mnkr. I beloppet ingår kostnader för den bullerzon som krävs för att överdäckningarna skall kunna bebyggas samt medel för landskapsåtgärder som krävs för tiden fram till dess att överdäckningarna bebyggs. Kostnadsbedömningen är baserad på två stycken 300 meter långa överdäckningar, en i Tensta och en i Rinkeby. Vid längden 300 meter ligger en kostnadsgräns i och med att längre tunnlar än så måste förses med dyrbara ventilationsanläggningar.

Remisser

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret för yttrande. Kontoret tillstyrker gatu- och fastighetsnämndens förslag till inriktning för det fortsatta projekteringsarbetet för E 18 innebärande 300 m överdäckning i Rinkeby respektive Tensta, med möjlighet till bebyggelse. Kontoret konstaterar också att E 18 är ett av regionens mest angelägna vägprojekt och utgör en del av stadens arbete för att utveckla Järva m fl områden.

Mina synpunkter

Stockholm växer och i takt med att fler bostäder och bostadsområden byggs måste även infrastrukturella satsningar och investeringar göras såväl i vägnät som i utbyggd spårbunden trafik och annan kollektivtrafik.

Vägverket och staden har tillsammans med övriga berörda kommuner utrett en ombyggnad av väg E 18 på delen Hjulsta – Ulriksdal. Ombyggnaden är ett av regionens mest angelägna vägprojekt. En lösning av trafikproblemen kring E 18 ökar framkomligheten och trafiksäkerheten i den ansträngda nordvästsektorn och medverkar till lösningar av de större trafikfrågorna regionen ovillkorligen står inför. Detta är dessutom ett projekt som för närvarande har lösning vad gäller planer såväl som finansiering. Stadens positiva medverkan är avgörande för en lösning av frågorna kring E 18.

Jag anser att de föreslagna överdäckningarna i Tensta invid vattentornet och i Rinkeby skall ingå i projektet. Som det ser ut idag är tillgängligheten till Järvafältet relativt dålig även för de som bor bara på andra sidan vägen. Sammanlagt öppnar överdäckningarna en 600 meter bred kontakt mellan bostadsområdena och fältet. Förutom detta möjliggör de även ny bebyggelse av bostäder och arbetsplatser samt förbättrar närmiljön i stadsdelarna.

I Tensta har också föreslagits en kortare överdäckning mellan Tenstråket och Spånga Kyrkväg. Den fördjupade studien som gatu- och fastighetskontoret gjort visar emellertid att den inte kan förenas med en trafiksäker utformning av väg E 18. Därför delar jag åsikten att denna del inte bör genomföras. Däremot bör ansträngningar göras för att underlätta för människor att ta sig till Järvafältet via överdäckningarna även från andra punkter längs vägen. Det finns också planer i Sundbyberg på att göra en överdäckning på mellan det planerade nya bostadsområdet i Stora Ursvik och Rinkeby.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Viviann Gunnarsson* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. återremittera ärendet för omförhandling av avtalet med vägverket i syfte att utforma E18-projektet i enlighet med tunnelalternativet
2. ge kommunstyrelsen i uppdrag att integrera arbetet med Kista science city med E18:s tunnelalternativ

3. ge gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att utarbeta planer för 2000 nya bostäder, samt arbetsplatser på den mark som frigörs vid tunnelförläggningen
4. ge gatu- och fastighetsnämnden i uppdrag att återkomma med kostnadsberäkningar när planerings- och utredningsarbetet är genomfört
5. anföra följande

Ombyggnaden av E18 har varit föremål för diskussioner under flera decennier. Ett ökat antal trafikrörelser, trafiksäkerhets- och miljöaspekter har skapat en bred enighet bland politiker och planerare kring behovet att förbättra den nuvarande utformningen av E18.

Synen och kraven på tätortsnära trafikleder har utvecklats i takt med ökade krav på miljö- och bullerhänsyn samt vägars barriäreffekter. Detta modernare arbetssätt kan uttolkas i valet av utformning av både Norra- och Södra länken.

Förhållandena mellan Norra- och Södra länken och E18-projektet är klart jämförbara. Arbets- och detaljplanerna för respektive projekt berör ett betydande antal människor och värdefulla kultur- och naturmiljöer. Det är därför vår mening att ombyggnaden av E18 måste hanteras på samma sätt som andra tätortsnära motorledsprojekt i Stockholm, vilket innebär att tunnelalternativet under Tensta och Rinkeby måste väljas. Detta understryks också av erfarenheten från Nynäsvägen där en felaktig planering från början har lett till flera gånger högre kostnader i efterhand.

Denna slutsats understryks av det faktum att Tensta och Rinkeby redan idag är utsatta av buller och emissioner från ca 45 000 fordonsrörelser per dygn. Antalet fordonsrörelser kommer att öka betydligt då den ombyggda E18 kommer att attrahera trafik som idag går genom Sundbyberg, Solna, Spånga, Husby och Akalla.

Ytalternativet förstärker den nuvarande barriären mellan Norra- och Södra Järva och försvårar Kista-visionens integrationssträvande. Detta inte bara genom den förstärkta barriäreffekten, utan även genom bortfallet av byggandet ett betydande antal bostäder och arbetsplatser på den mark som frigörs.

Värdet av stadens ambition att ombilda Järvafältet till naturreservat urholkas när stadens riktvärde för buller i rekreationsområde om 40 decibel överskrids och reservatet kringgärdas med bullerplank. Ytterligare 31 hektar grön mark tas dessutom i anspråk för motorvägsbyggnation.

Av dessa skäl avstyrks gatu- och fastighetsnämndens hemställan om 600 miljoner kr till överdäckningar. Denna summa reserveras dock tillsammans med ytterligare 400 miljoner ur i bokslut avsatta medel för infrastrukturella projekt, för att säkra tunnelalternativets finansiering.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. E 18-projektet utformas med överdäckningar i Rinkeby invid Rinkebystråket och i Tensta invid vattentornet med en längd om 300 meter vardera och utformade för bebyggelse.
2. Finansieringen får ske genom att ta i anspråk medel för infrastrukturella projekt, som avsatts i bokslut.
3. Gatu- och fastighetsnämnden uppmanas återkomma med kostnadsberäkningar när planerings- och utredningsarbetet är genomfört.

Stockholm den

På kommunstyrelsen vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Roger Mogert

Anette Otteborn

ÄRENDET

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 19 februari 2002 att

1. i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut rörande överdäckning över väg E18
2. därutöver anföras.

I nämndens beslut av den 4 december 2000 lyfte man fram vikten av överdäckningar över E18 i syfte att öka tillgängligheten mellan bostadsområdet och Järvafältet och minska olägenheterna av den trafik som idag passerar Hjulsta – Tensta – Rinkeby.

Nämnden vidhåller denna ståndpunkt och anser det därmed inte vara rimligt att avföra överdäckningen vid Tensta.

För att ytterligare öka integrationen och för att få till stånd fler bostäder och arbetsplatser bör möjligheterna att bebygga överdäckningarna undersökas närmare.

Reservation anfördes av *Torsten Sandgren m fl (v), bilaga*.

Reservation anfördes av *Per Bolund m fl (mp), bilaga*

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande av den 2 januari 2002 har i huvudsak följande lydelse.

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 yalternativet, 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 i ärendet. Kontoret har också tillsammans med stadsbyggnadskontoret via Hagman & Hagman AB studerat möjligheterna till bebyggelse på överdäckningarna och landskapskonsekvenser. Detta redovisas i bilaga i ärendet.

Tekniska restriktioner för överdäckningar

Från Vägverket anges att vägtunnlar längre än 300 m måste vara utrustade med ventilationsanordningar. Detta framtvänger en större höjd till tunneltaket och medför väsentligt högre driftkostnader än för en tunnel med självdragsventilation. Av detta skäl har en utgångspunkt i utredningsarbetet varit att tunnlarna under överdäckningarna i första hand inte skall vara längre än 300 m. Se även bilaga 1, avsnitt 1.8. 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 tunnelmyrningarna av minst 25 m för lokaler och 75 m för bostäder. Det är därför lämpligt att lägga annan bebyggelse än bostäder närmast myrningarna. 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 (Hjulstråket 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 anknytning 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

ella området i Rinkeby i utgångsläget, d v s ytalalternativet, 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 ytalalternativet. 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 land-scaping) 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. Det 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 bostäder. 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.

REMISSER

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret för yttrande.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande av den 15 maj 2002 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret tillstyrker gatu- och fastighetsnämndens förslag till inriktning för det fortsatta projekteringsarbetet för E 18 innebärande 300 m överdäckning i Rinkeby respektive Tensta, med möjlighet till bebyggelse.

Den nya E 18 är ett av regionens mest angelägna vägprojekt. En lösning av trafikproblemen kring E 18 ökar tillgängligheten i hela norra Stockholmsregionen och medverkar till lösningar av de större trafikfrågorna regionerna står inför. Sträckningen mellan E 18 Hjulsta- Ulriksdal är därtill ett av de få projekt i regionen som för närvarande har lösning vad gäller planer såväl som finansiering. Stadens positiva medverkan är avgörande för en lösning av frågorna kring E 18.

Som ett led i arbetet med Kistavisionen, utvecklingen av Kista Science City, har ytor för kompletteringsbebyggelse inventerats i Rinkeby och Tensta. 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.

De två alternativen är likvärdiga i omfattning och kostnader, samt genererar möjligheter till ny bebyggelse. Överdäckningen av Rinkeby bedöms av kontoret vara mest angeläget. De samlade effekterna av överdäckning, vad gäller utvecklingsmöjligheter, bedöms vara större i Rinkeby.

Det finns emellertid flera skäl som talar för överdäckning i Rinkeby såväl som Tensta. En överdäckning vid Tensta skapar en bredare samlad lösning för E 18 och skapar ökad tillgång till grönområdet samt minskat buller för samtliga boende på Södra Järva. Sammantaget erhåller lösningen bättre miljövärden i form av minskat buller mm. Det ökar även tillgängligheten till grönområdet från större delar av bostadsområdena på södra Järva genom eliminering av barriärer.

Överdäckningen har även andra funktioner såsom ökad integration mellan Järvafältets olika delar, inte minst vad gäller sammanbindning mellan bostads- och arbetsområden.

Vad gäller teknisk lösning anser stadsledningskontoret att förslaget om 300 meter långa överdäckningar synes vara optimala. Längre överdäckning kräver enligt Vägverket ventilation, vilket medför krav på annan utformning av överdäckning mm, vilket fördyrar projekten avsevärt. En längre lösning skapar ej heller mervärden som motiverar merkostnader.

Sammantaget finner stadsledningskontoret att en lösning innebärande överdäckning vid Rinkeby såväl som Tensta är att föredra oaktat merkostnader i form av investeringar som belastar staden.

Staden har avsatt medel för infrastrukturella projekt i bokslut för 2000 och föreslås göra detta även i bokslut för 2001, vilka kan användas för att finansiera dessa angelägna projekt. Gatu- och fastighetsnämnden uppmanas genomföra komplett kostnadsberäknas och återkomma till kommunfullmäktige med ett genomförandebeslut, i enlighet med stadens regler för styrning och uppföljning av investeringar och andra betydande projekt (Utl 1999:174).

Vad gäller fastighetsbildning, byggnation mm för överdäckningarna får de närmare detaljerna klaras ut med Vägverket i framtida avtal.

RESERVATIONER M.M.

Gatu- och fastighetsnämnden

Reservation av Torsten Sandgren m fl (v) har följande lydelse.

Nämnden måste besluta att återremittera ärendet samt att anföra följande:

Det s.k. modifierade ytalternativ som av gatu- och fastighetsnämndens majoritet förordats som ombyggnadsalternativ för E 18 är olyckligt och bör omprövas. Ytalternativet innebär, även med den föreslagna överdäckningen att E 18 fortsätter att ha en barriäreffekt mellan bostadsområden och Järvafältet, med tung trafik och för miljön negativa effekter. Det nu föreliggande förslaget med endast en överdäckning är en abrovink i sammanhanget.

Tunnelalternativet är förvisso ekonomiskt dyrare, men skonar miljön och lämnar öppningar för byggnation av bostäder och arbetsplatser och för att knyta samman bostäderna i södra Järva med Järvafältet. Den föreslagna överdäckningen ger föga utrymme för byggnation och det blir både dyrt och svårt eller omöjligt att få en acceptabel boende- eller arbetsplatsmiljö på dessa överdäckningar med tanke på den tunga trafiken och att E 18 är en primärled för transporter med farligt gods.

Ärendet återremitteras eftersom det är vår mening att tunnelalternativet fortfarande är den enda acceptabla alternativet ur miljö och boendeperspektiv.

Reservation av Per Bolund m fl (mp) har följande lydelse.

Nämnden måste besluta att;

1. Avbryta alla planer på E18 i ytläge.
2. Inleda arbetet med en tunnelförläggning av E18.
3. I övrigt anföra följande:

Väg E18 förbi Rinkeby och Tensta orsakar stora miljö- och hälsoproblem. För en relativt låg extra kostnad skulle hela denna väg kunna förläggas i tunnel. Detta skulle förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och lokalmiljön. Dessutom skulle betydligt större områden ovanpå vägen kunna användas för bostadsbebyggelse, dels eftersom större exploaterade ytor frigörs och dels genom att bullerstörningen försvinner. Ett fortsatt planerande för E18 i ytläge bryter mot uppsatta miljömål och är ytterst oansvarigt då en tunnelförläggning medför så stora vinster för såväl miljön som de boende. Den stora trafikplatsen vid avfarten till Kista bör också förläggas under jord eftersom den kommer att störa möjligheterna till ett sammanhängande naturområde.