



Handläggare: Kjell Engvall
Region Ytterstad
Markbyrå
Tel: 508 260 61
kjell.engvall @ gfk.stockholm.se

2004-08-23

Dnr 04-512-2464 resp 04-512:2485

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Detaljplaner för tunnelpåslag och terminal för kraftledningstunnel vid Diamantbacken resp tunnelpåslag vid Åbyvägen i stadsdelarna Solberga resp Östberga. Remissvar.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remisserna

Olle Zetterberg

Eva Olsson

Gunnar Jensen

SAMMANFATTNING

Gatu- och fastighetsnämnden godkände 2003-05-13 ett avtal med Fortum om genomförande av en kraftledningstunnel mellan Skanstull och Solberga och beviljade medel för detaljprojektering och tillståndsprovning av projektet. För projektets genomförande erfordras nya detaljplaner för terminal och tunnelpåslag för transporttunnel vid Diamantbacken i Solberga samt tunnelpåslag vid Åbyvägen i Östberga eftersom dessa anläggningar blir belägna på parkmark.

Stadsbyggnadskontoret har upprättat två detaljplaneförslag som har överlämnats till gatu- och fastighetsnämnden för yttrande senast 2004-09-24.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden som svar på remisserna överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande.

UTLÅTANDE

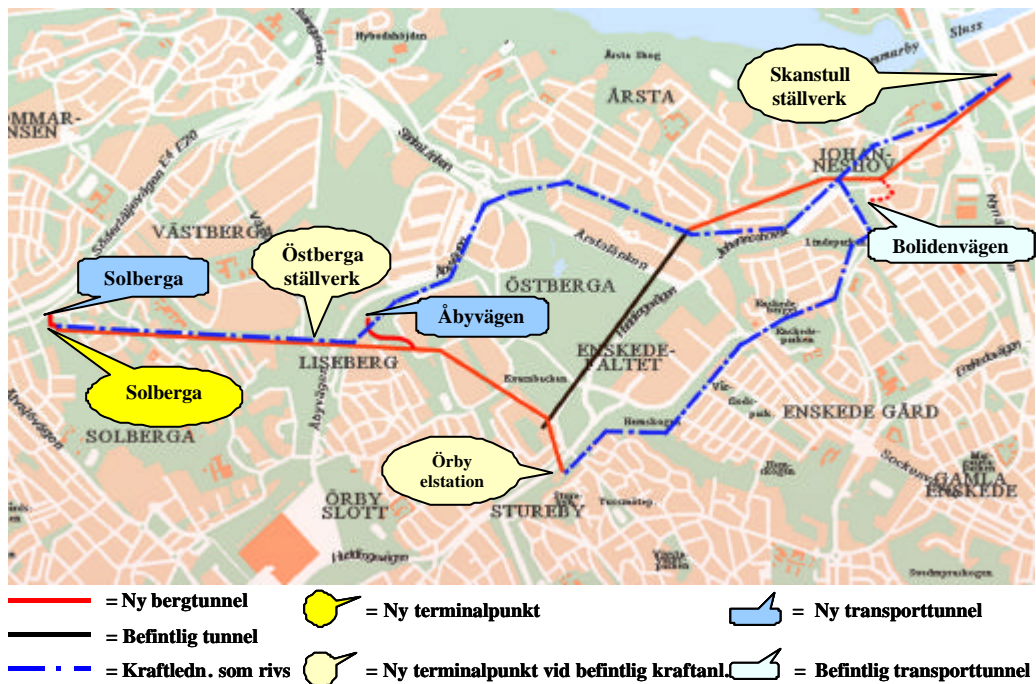
Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämnden godkände 2003-05-13 ett avtal med Fortum om genomförande av en kraftledningstunnel mellan Skanstull och Solberga och beviljade medel för detaljprojektering och tillståndsprövning av projektet. Avtalet är villkorat av att kommunfullmäktige godkänner detsamma samt beviljar medel för projektet under hösten 2004.

Under utredningen har flera olika sträckningar för tunneln studerats. Det har därvid framkommit att den bästa lösningen är att:

- ✍ Bygga en bergtunnel från Skanstulls terminal till Årsta (ca 1,9 km).
- ✍ Använda en redan existerande bergtunnel under Årstafältet (ca 1,3 km).
- ✍ Bygga en bergtunnel från Örby terminal till Solberga terminal (ca 3,1 km).

Kraftledningstunneln blir därmed totalt ca 6,3 km lång. De nyanlagda tunnelarna kommer att ligga på mellan 30 och 60 m djup under markytan.



Planerad sträckning av kraftledningstunneln mellan Skanstull och Solberga.

Tunnelarna kommer att byggas med konventionell borrhning och sprängning och blir ca 4 m breda och ca 5 m höga. Runt tunnelarna läggs en skyddszon som sträcker sig 10 m i sidled och 15 m i höjd- och djupled.

Terminalpunkter och transporttunnlar

För att ledningsnätet skall fungera måste det finnas områden (s.k. terminalpunkter) där ledningarna i bergtunneln kommer upp till markytan. Terminalpunkterna kommer också att utnyttjas som nödutgångar och/eller för ventilation av tunnelarna. Terminalpunkter planeras vid

- ✍ Skanstull (södra Hammarbyhamnen, nära Hammarbyverket).
- ✍ Örby (öster om Huddingevägen vid korsningen med Tussmötevägen).
- ✍ Östberga (belägen mellan järnvägen och Åbyvägen norr om korsningen med Västberga allé).
- ✍ Solberga (nära och söder om E4 vid korsningen Juvelerarvägen/Kontrollvägen).

Tunnelarna kommer att byggas utifrån tre s.k. transporttunnlar. En ny transporttunnel planeras vid Åbyvägen (öster om Östberga terminalpunkt) och en annan vid Solberga terminalpunkt. Den tredje transporttunneln, som ligger vid Bolidenvägen, finns redan och användes för utbyggnaden av Södra Länken. När tunnelarna är färdigbyggda kommer transporttunnelarna enbart att användas för inspektion och underhåll.

För projektets genomförande erfordras nya detaljplaner för terminal och tunnelpåslag för transporttunnel vid Diamantbacken i Solberga samt tunnelpåslag vid Åbyvägen i Östberga eftersom dessa anläggningar blir belägna på parkmark.

Stadsbyggnadskontoret har nu upprättat två detaljplaneförslag, S-Dp 2003-12371-54 respektive S-Dp 2003-16648-54, som överlämnats till gatue- och fastighetsnämnden för yttrande senast 2004-09-24.

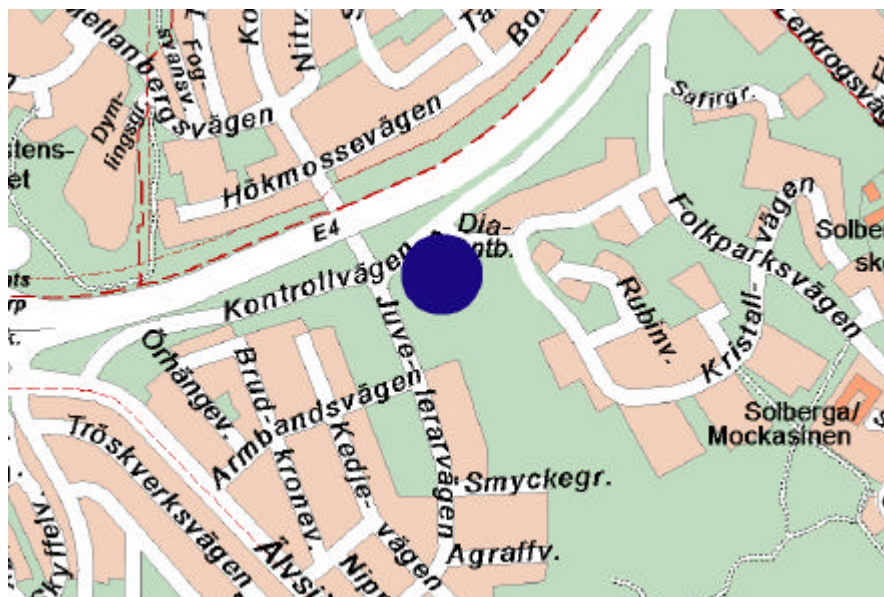
Planförslagen

Diamantbacken

Planområdet är beläget öster om E4 an mellan Diamantbacken/Kristallvägen och Juvelerarvägen, se karta nedan. Själva tunnelmynningen kommer att nås via en kort inspektionsväg från Diamantbacken och utformas som en platsgjuten betongkonstruktion med en solid vägg med ventilationsgaller och en stålport. Ursprängt berg runt mynningen kommer att ersättas med återfyllnadsmassor för att terränganpassningen ska bli så bra som möjligt.

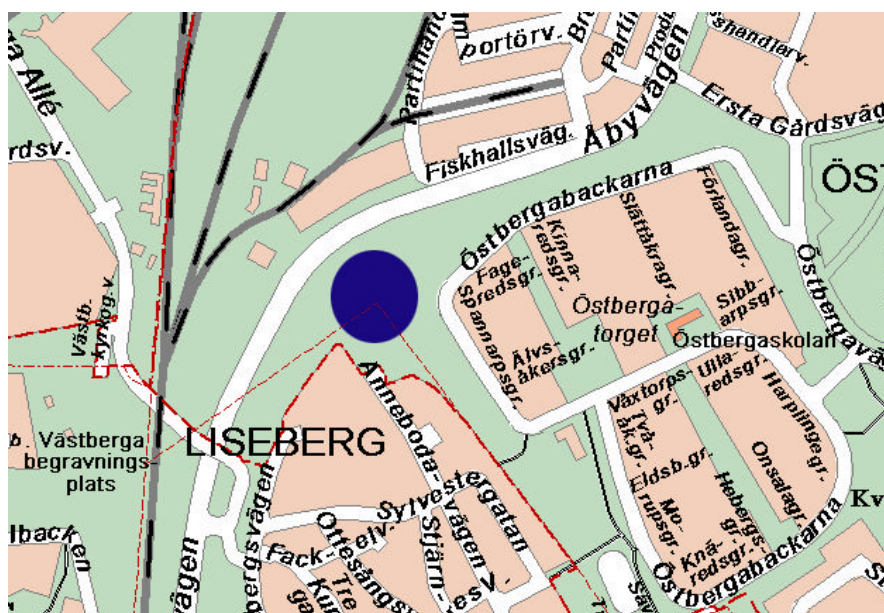
Terminalplatsen är belägen uppe på berget i Solbergaskogen rakt under befintliga friledningarna. Vid terminalen kommer kraftkablarna från tunneln att ansluta till markytan via lodräta schakt och kopplas ihop med de frihängande högspänningsledningarna som löper vidare till Bredäng. Över schaktet, som förses med en ståltrappa för inspektion, anläggs en mindre schaktöverbyggnad med en kort skorsten för ventilation. Vid utbyggnaden av terminalen kommer en ca 4 meter bred grusväg att anläggas från Kristallvägen upp till terminalen. När tunnelanläggningen är klar kommer

vägarna endast att användas för inspektion och underhållsarbeten. De nya anläggningarna framgår av **bilaga 1**.



Åbyvägen

Planområdet är beläget sydost om Åbyvägen och norr om Liseberg, se karta nedan. Tunnelmynningen kommer att nås via en smal, ca 100 meter lång inspektionsväg från Åbyvägen. Vägen korsar gång- och cykelvägen men är i övrigt separerad från denna. Tunnelmynningen kommer att utformas på samma sätt som vid Solbergapåslaget ovan. Under byggskedet kommer en bredare, tillfällig angöringsväg att anläggas från Åbyvägen. De nya anläggningarna framgår av **bilaga 2**.



Analys

Under utredningsarbetet har flera alternativa sträckningar för bergtunneln studerats. Det har framkommit att den föreslagna lösningen tekniskt, ekonomiskt och ur miljösynpunkt utgör det bästa alternativet. Genom att utnyttja den befintliga transporttunneln vid Bolidenvägen behöver endast två nya transporttunnlar anläggas. Enligt kontorets uppfattning har dessa fått en bra lokalisering. Genom att utnyttja en befintlig tunnel behöver ingen ny tunnel sprängas under Årstafältet. Det är en stor fördel att slippa risken för avledning av grundvatten från Årstafältet eftersom detta är mycket känsligt för sättningar. Tunnelavsluten vid Solberga- och Örbyterminalerna är förberedda för fortsatt tunnelförläggning av kraftledningarna mot Bredäng och Högdalen.

Detaljprojekteringen, som har blivit kraftigt försenad, beräknas bli klar under september månad 2004. Bidragande orsaker till förseningen är bl a långdragna förhandlingar med annan tunnelägare om samförläggning i befintlig tunnel under Årstafältet (vilket bl a har lett till att kraftkablarna har genomgått omfattande brandprover hos Statens Provningsanstalt), diskussioner med Vattenfall och Banverket ang teknisk samordning och säkerhetsfrågor vid Vattenfalls ställverk i Östberga samt Fortums Värmes förfrågan angående villkor och förutsättningar för eventuell samförläggning bl a inom den befintliga tunneln under Årstafältet. Ansökan om tillstånd för projektet enligt miljöbalken kommer att lämnas in till miljödomstolen i början av hösten. Fortum har nyligen lämnat in ansökan till energimyndigheten om ny elkoncession för projektet. Erforderliga servitutsavtal har träffats med ca 80 % av de berörda fastighetsägarna.

Förseningen innebär att kommunfullmäktige inte hinner ta slutlig ställning till projektet innan den 1 oktober 2004 vilket var ett villkor enligt genomförandeaftalet med Fortum. Fortum har vidare utlovats ledningsrätt för de nya kraftkablarna. Det har senare framkommit att de formella förutsättningarna för att kunna upplåta ledningsrätt i den befintliga tunneln inte är uppfyllda. För att reglera dessa frågor kommer parterna inom kort att träffa tilläggsavtal som kommer att föreläggas nämnden vid genomförandebeslutet, eventuellt redan vid nästa sammanträde.

Samråd

Synpunkter på förslagen ska ha inkommit till stadsbyggnadskontoret senast 2004-09-24. Särskilt samrådsmöte kommer inte att hållas under remisstiden.

I samband med miljöprovningen (tillstånd för vattenverksamhet) har projektet redovisats både vid tidiga samrådsmöten med sakägare och berörda ledningsägare samt vid utökade samrådsmöten som har kungjorts i dagspress och lokaltidningar.

Konsekvenser

-ekonomi

Kostnaden för hela tunnelprojektet beräknas finnas uppgå till ca 440 mnkr. När projekteringen är klar inom kort kommer kostnaderna att kunna anges med

större säkerhet. Projektet avsågs ursprungligen finansieras främst genom försäljning av de nya byggrätter för bostäder som kan tillkomma inom de friställda markområdena. Tidigare exploateringskalkyl baseras således på att mark för bostadsrätter kommer att säljas. Under dessa förutsättningar torde projektet totalt sett leda till ett underskott för staden i storleksordningen 50-100 mnkr. Underskottet är starkt beroende av kostnaderna för ny infrastruktur för de nya bostäderna, främst inom Årstastråkets programområde. Om marken för bostadsrätterna i stället kommer att upplåtas med tomträtt ökar underskottet för projektet med upp till 100 000 kr per lägenhet eller med 100-150 mnkr.

-miljöfrågor

Byggskede:

Det är ofrånkomligt att kringboende i viss omfattning kommer att störas under byggtiden av transporter och arbeten med den nya terminalen samt av sprängarbeten vid tunnelmynningarna. Lämpliga åtgärder får vidtas för att begränsa störningarna. Tillfälliga byggvägar och sedvanlig byggetablering kommer att ordnas i anslutning till de planerade tunnelpåslagen under utbyggnaden som beräknas pågå i ca tre år.

Driftskede:

De nya anläggningarna gör ett mindre intrång dels i Solbergaskogen som i stadens planeringsunderlag utpekats som en värdefull biotop och friyta, dels i grönområdet mellan Åbyvägen och bebyggelsen i Liseberg och Östberga som utgör värdefulla biotoper. Den omgivande miljön förbättras dock vid tunnelförläggningen av högspänningsledningarna och anläggningarnas totala påverkan på vegetationen bedöms bli mycket liten. Som framgått ovan kommer särskild omsorg att ägnas åt återställningsarbeten och gestaltning av tunnelmynningarna som kompensation för intrånget i grönområdena.

Den trafik som kommer att förekomma till de nya anläggningarna för inspektion och underhållsinsatser i driftskedet bedöms som marginell. Inga kulturhistoriskt värdefulla miljöer berörs av tunnelpåslag eller terminal.

På flera ställen löper nuvarande kraftledningar mycket nära befintlig bebyggelse. Totalt berörs över 500 lägenheter i Solberga, Liseberg-Östberga, Årsta och Enskede av magnetfält över 0,2 mikrotessla, vilket är det värde som många kommuner använder som riktlinje vid planering av ny bebyggelse. Efter tunnelförläggningen kommer magnetfältet att avklinga till detta värde på mindre än ca 17 meter från kraftkablarna vid full belastning (ca 5 meter vid normala driftförhållanden). Detta innebär att ingen påverkan från magnetfält kvarstår på markytan efter tunnelförläggningen.

Tidplan

Antagande av detaljplan	1:a kv 2005
Byggstart tunnel	hösten 2005
Rivning av luftledningar	2009

Kontorets förslag

Kontoret anser att de planerade transporttunnlarna och terminalen har fått en bra lokalisering och utformning. I ett tidigt utredningskede prövades en lokalisering av terminal och tunnelpåslag vid Solberga mellan E4:an och Kontrollvägen. Denna placering godkändes emellertid inte av vägverket som strävar mot ett hindersfritt avstånd på minst 35 meter utmed E4:an.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden som svar på remisserna överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande.

SLUT