

Handläggare: 2004-03-25

Gfk: Jan-Erik Hollander

Tel: 5082 6379

janerik.hollander@gfk.stockholm.se

Sbk: Ulla-Britt Wickström

Tel. 5082 8245

ulla-britt.wickstrom@sbk.stockholm.se

Dnr Gfn: 99-370-1820

Sbn:: 2004-04545-53

Till

Gatu- och fastighetsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden

**Nynäsvägen genom Gamla Enskede.
Utredning om tunnelförläggning av genomfartstrafiken.**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden godkänner lämnad redovisning
2. Gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden godkänner att kontoren genomför fortsatt utredningsarbete som underlag för beslut om miljöupprustning av lokalgaturnummen längs Nynäsvägen genom Gamla Enskede.

Olle Zetterberg

Ingela Lindh

SAMMANFATTNING

Åtgärder för att förbättra miljö och stadsbild längs Nynäsvägen, har studerats vid ett flertal tillfällen under den gångna 10-årsperioden, främst i anslutning till planeringen för det sk. "Dennispaketet" i området. I den politiska plattformen för 1998-2002 reserverades 10 Mkr. för åtgärder längs Nynäsvägen genom Gamla Enskede och gatu- och fastighetsnämnden har godkänt att kontoret genomför utredningsarbeten avseende slutlösningens tunnelförläggning av trafiken och en möjlig första etapp med lokal sänkning av leden på sträckan förbi Sockenvägen.

W:\gfk.yourvoice.se\work\2004-04-13\Tjut\41.doc

Bilaga 1: Tunnelförläggning av Nynäsvägen genom Gamla Enskede.
Programutredning – sammanfattning. Carl Bro febr. 2004.

Bilaga 2: Samrådsredogörelse

Bilaga 3: Blixtlåset – exploateringsidéer som finansieringsbidrag för tunnelbygget

Bilaga 4: Förslag till miljöförbättrande åtgärder från Scandiaconsult år 1994.

S

Gatu- och fastighetskontoret har, i samarbete med stadsbyggnadskontoret, genomfört uppdraget vilket nu redovisas.

En utbyggnad av trafiktunneln genom Gamla Enskede är ett mycket stort, dyrt och svårt projekt. Den första etappen, med lokal sänkning vid Sockenvägen, har kostnadsbedömts till ca 500 Mkr. med en byggtid på 3,5 år. Etapp 2, tunnel mellan Sockenvägen och Sofielundsvägen kostar ytterligare 2200-2300 Mkr och tar 6 år att bygga. Om hela projektet utförs i ett sammanhang blir produktionsförhållandena gynnsammare, kostnaden lägre (totalt för hela projektet ca 2300 – 2400 Mkr.) och byggtiden kortare; totalt ca 5 år.

Etapplösningen är dyrbar och innebär förgävesinvesteringar. Byggtiden ger mångåriga störningar för boende och trafikanter. Etappens goda egenskaper är att sikterna i området förbättras om dagens viadukt ersätts med en underfart och att de lokala bullerförhållandena blir något bättre. Nackdel är de höga stödmurar som kännetecknar trafiktråget och att hälften av de stora lindarna längs huvudkörbanan på vägen fram mot Sofielundsplan måste tas bort. Kontoren avstyrker bestämt en etapputbyggnad utan förordar att projektet planeras för utbyggnad i ett sammanhang då en finansieringslösning är i sikte.

Kontoren har också studerat tre markanvändningsalternativ för slutlösningens tunnelområde; parkanläggning, bostadsbebyggelse respektive huvudgata. Bostadsalternativet ger ca 110 nya lägenheter i 15 hus som ställs på tvären över tunneltaket. På grund av att bärningar för husen måste vara fristående från trafiktunneln blir grundläggningen mycket dyr och exploateringen kan därför inte bidra till finansieringen. Tysta sidor för nya hus på tunneltaket kan inte skapas och husen mitt i gaturummet innebär att stadsbilden påverkas negativt. Kontoren föreslår därför att bostadsalternativet ej genomförs utan förordar "Parkalternativet". Kontoren föreslår dock att ett slutligt ställningstagande mellan park- och gatualternativen väntar till dess planläggningen för projektet är aktuellt.

Kontoren bedömer att ett ev. genomförande av tunnelprojektet ligger mycket långt fram i tiden, främst av finansierings- och nyttskäl. Såväl inom den statliga som kommunala väghållningen finns redan en mängd nödvändiga och angelägna projekt som ger större nytta än vad som erhålls av tunneln i Gamla Enskede. Den idé till finansiering via byggrätter för 3800 lägenheter (varav flera är svår genomförbara) som framförts av ett konsortium "Blixtlåset" löser ej kärnfrågan – att projektet är mycket kostsamt och ger begränsad nytta. Kontoren föreslår därför att fortsatt arbete inriktas på enklare och billigare miljöåtgärder för att, inom rimlig tid, uppnå märkbara förbättringar i området. Detta arbete inleddes år 1993, men har legat nere bla. i väntan på denna utredning. Nämnderna föreslås godkänna att kontoren fortsätter programarbeten för miljöförbättringarna enligt tidigare godkänd inriktning: bullerskärmar och upprustade lokalgatumiljöer längs hela sträckan, bullerskydd för viadukten över Sockenvägen jämte upprustning, ny belysning mm. för gångtunneln vid Stora Gungans väg.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Under åren 1993 - 1996 genomförde staden studier av hur miljön längs Nynäsvägen skulle kunna förbättras. Arbetet utfördes av gatu- och fastighetskontoret i samarbete med stadsbyggnadskontoret. Vägverket följde arbetet för de delar som berörde trafikplatsen Skärmarbrink för Södra Länken.

Kontoren föreslog härvid att en sänkning skulle utföras av Nynäsvägens huvudkörbana i samband med utbyggnaden av Södra Länken; vid korset med Sofielundsvägen, förbi Globen fram till bron över Arenavägen. Vidare föreslogs att miljöskyddsåtgärder i form av skärmar och gatuupprustning skulle studeras i parallella uppdrag för Nynäsvägens sträckning genom Gamla Enskede. Nämnderna godkände denna inriktning och åtgärderna på sträckan förbi Skärmarbrink inarbetades i stadens genomförandeavtal med vägverket rörande Södra Länken.

För sträckningen genom Gamla Enskede genomfördes de parallella arkitektuppdragen och kontoren föreslog att ett förslag från Scandiaconsult AB skulle vidareutvecklas (2,5 meter höga glasskärmar med klängväxter på spaljé), upprustade lokalgatumiljöer och renoverad gångtunnel med nya ljusförhållanden vid Stora Gungans väg. Ett provmontage av skärmar föreslogs genomföras åren 1997-98 före beslut om ett genomförande för hela sträckan. Gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden återremitterade sedermera förslaget med hänvisning till att "Dennispaketets" kontrollstation var näraliggande i tiden.

I den politiska plattformen för 1998-2002 anges att Nynäsvägens sträckning genom Gamla Enskede är ett av de svåraste miljöproblemen i hela Söderort och 10 Mkr avsattes för arbeten under mandatperioden.

Gatu- och fastighetsnämnden har 2000-06-13 i huvudsak godkänt kontorets förslag till arbetsprogram för fördjupade studier av tunnelförläggning av genomfartstrafiken innebärande:

- ? Utredningshandling för "slutlösningen" med trafiktunnel på hela sträckan mellan Sockenvägen och Sofielundsvägen med alternativa markanvändningar för tunneltaket; gator, parkanläggningar, bostadshus.
- ? Programförslag för en första utbyggnadsetapp med lokal försänkning av huvudkörbanan vid Sockenvägen genom att ersätta dagens viadukt med en underfart.

Nedan och i bilaga 1 redovisas sammandrag av resultat från genomförda utredningsarbeten.

Utredningsområden och arbetsorganisation

Utredningsområdets utsträckning framgår av vidstående figur:

Etapplösning för korsningsområdet vid Sockenvägen där befintlig viadukt skall ersättas av en underfart.

Slutlösningen (=etapp 2) innebärande tunnelförläggning av Nynäsvägens genomfartstrafik på hela sträckan mellan Sockenvägen och Sofielundsvägen. Tre alternativa markanvändningar för markplanet utvärderas; parkanläggning, bostäder resp. huvudgatualternativ.

Utredningsarbetet har, på gatu- och fastighetskontorets uppdrag, genomförts av Carl Bro AB.

Konsulten har varit sammankallande och föredragande i arbetsgruppen där gatu- och fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, vägverket, miljöförvaltningen jämte Enskede-Årsta stadsdelsförvaltning deltagit.

Gatu- och fastighetskontoret har varit sammankallande för styrgruppen som haft deltagare från gatu- och fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret och vägverket.

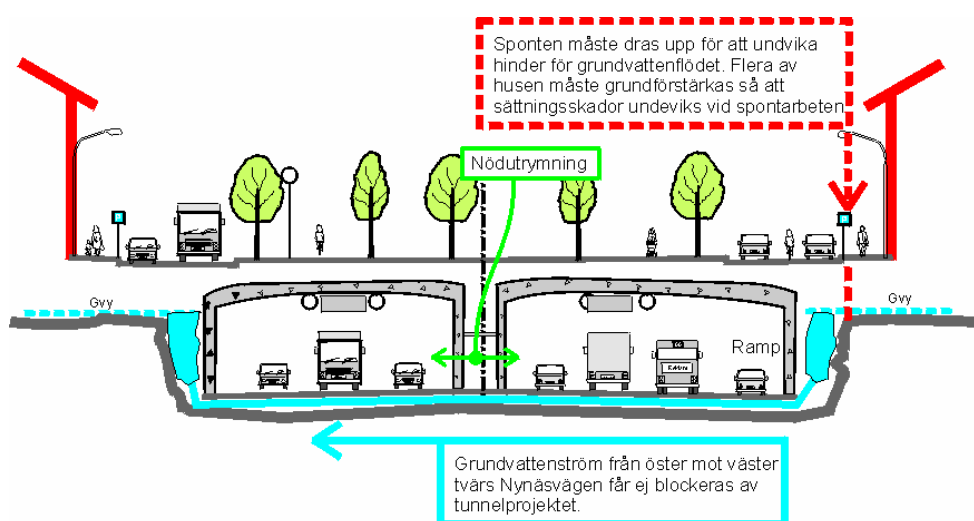


Utredningsförslagen

Slutlösningen – tunnel på hela sträckan

Trafiktunneln

Trafiktunneln föreslås utföras som en grund betongtunnel med 3 genomgående körfält i varje riktning (ett till/från Södra Länken och två till/från Nynäsvägen/Johanneshovsbron mot innerstaden). Härtill kommer rampkörfält. Tunneln förläggs med taket en å två meter under dagens körbanan för att få jordmån för träd och annan vegetation på tunneltaket och plats för ledningar. De båda tunnelrören (ett i nordlig och ett i sydlig riktning) skiljs med dubbla väggar på sådant avstånd att nödutrymningslussar ryms. Tunneltaket formas som valvbåge varvid dyrbara och svårstädade innertak (som används i Södra Länken) undviks. Situationen på sträckan illustreras i nedanstående figur.



För att säkerställa att grundvattensänkning ej uppstår måste grundvattenledningar läggas under tunnelgolvet varvid vatten kan ledas från östra sidan av tunneln (höga grundvattensidan) till den västra sidan.

Installationer för belysning, kraftförsörjning, VA-system, övervakning, larm- och manöverfunktioner mm. utförs i princip lika som för Södra Länken och driftövervakning och åtgärdsstyrning sker från Trafik Stockholm. Förorenat spolvatten från tunneltvättning pumpas till Södra Länkens avloppssystem för samordnad rening innan vattnet leds till recipient. Ventilation ordnas genom takmonterade fläktar. Vid tunnelmynningar samlas utgående luft till ventilationstorn, ca 15 meter höga. Ett ventilationstorn med fläktrumsbyggnad i var ände av trafikunneln. El-centraler ordnas också i anslutning till fläktrumsbyggnaderna och centralt på tunnelsträckan.

Trafikplatser

Trafikplatser ordnas på två ställen; vid Sofielundsvägen och vid Sockenvägen. Nynäsvägens huvudkörbanan är belägen i tunnelnivå vid korsningen av båda tvärgatorna. Vid Sofielundsplan krävs ombyggnad/sänkning av delar av Södra Länkens trafikplats och nya nedfartsramp till/från den försänkta Nynäsvägstunneln söder om trafikplatsen.

Vid Sockenvägen är gaturummets bredd mindre än vid Sofielundsplan. Detta medför att en lösning med två nordriktade ramper ej ryms om det samtidigt skall gå att angöra husen längs lokalgatorna. Sålunda föreslås (i park- och bostadsalternativen) att bara den nordriktade påfartsrampen förläggs norr om Sockenvägen medan den sydriktade avfartsrampen leds i en U-sväng söder om Sockenvägen. I en alternativ trafiklösning ("Huvudgatualternativet") utesluts nordriktade ramper från Sockenvägen mot trafiktunneln, varvid nordriktad trafik till/från Sockenvägen leds på tunnelns takplan fram till Sofielundsplan där påfart finns mot Nynäsvägen/innerstaden och mot Södra Länken.

Markanvändningsalternativ

Tre alternativa användningar av marken ovan tunneln har studerats och utvärderats:

Parkalternativet innebär att friytorna mellan lokalgatorna längs husen (i samma läge som idag) nyttjas för park-, lek- och rekreationsanläggningar. En yta med bredden 30 meter och längden drygt 800 meter kan härvid disponeras vilket ger stadsdelen ett värdefullt tillskott till plana rekreations- och vistelseytor som det råder stor brist på.

Bostadsalternativet innebär att hus i två – tre våningar (anpassade till befintliga hus) ställs på tvären i gaturummet. Härvid kan 110 lägenheter inrymmas i 15 hus. Tvärställda hus motiveras av att bärsystemet och grundläggningen för husen, av säkerhetsskäl, måste vara fristående från trafiktunneln vilket gör grundläggningen mycket dyrbar. Bärande balkar och korsande ledningar gör att tunneltaket måste försänkas och att stora delar av takets valvform därvid går förlorad. Bostadsalternativet ger, med sina tvärställda hus, störande inverkan på stadsbilden. Husen får trafikbuller på alla sidor vilket gör att miljökraven på tyst sida ej tillgodoses.

Huvudgatualternativet innebär att nordriktade ramper utesluts vid Sockenvägen. Centralt på tunneltaket läggs en huvudgata som får trafiken ca 20 000 fordon/dygn. Lokalgator kvarliggerna längs de hus som har entréer direkt mot gatan. Lösningen är mindre utrymmeskrävande och billigare än park- och bostadsalternativen, men trafik och trafikutrymmen på tunneltaket blir större.

Farligt gods och omledning

Planeringen för Södra Länkens trafiksystem är nu inriktad på att alla tunga och farliga transporter skall tillåtas i tunnelsystemet. Förutsättning är att omkörningsförbud för lastbilar och att fordon med explosiva ämnen trafikerar tunneln bara under kvälls- och nattetid. En likartad planering för trafiktunneln i Gamla Enskede skulle göra att samtliga redovisade markanvändningar för tunneltaket är tänkbara med hänsyn till risker vid farliga transporter. Det kan dock vara motiverat att behålla handlingsfrihet tills dess ett ställningstagande krävs för tunnelprojektet genom Gamla Enskede.

Nynäsvägen ingår i omledningsvägnätet för Södra Länken. Då sträckan genom Gamla Enskede tunnelförlagts krävs även här en planering för avstängningar vid planerade och oplanerade händelser. Trafiken kan ledas över i ändarna av tunnelsträckan; från det ena tunnelröret till det andra (genom dubbelriktning under planerade avstängningar, såsom för Söderledstunneln). Vid akuta avstängningar (ex. vid olyckor) måste båda tunnelrören stängas av säkerhetsskäl varvid trafiken får dirigeras till markplanet. Kontoret bedömer att denna typ av avstängning är sällan förekommande .

Störningar under byggtiden

Det finns ingen bra omledningsväg för Nynäsvägens trafik, som därför måste kvarligga och ledas genom arbetsplatsen under byggtiden (ca 6 år för slutetappens tunnel). Inledningsvis får samtliga träd längs sträckan tas bort så att hela gaturummet friläggs som arbets- och trafikområde. Tunnelrören får i princip produceras ett i taget. Detta innebär att halva gaturummet disponeras för arbetsplatsen och andra halvan för trafiken som måste ledas tätt intill de befintliga flerfamiljshusen.

Utefter husen för den del som är arbetsområde slås spont för att kunna schakta ur och spränga för tunnelbygget. På smalaste ställe är avståndet mellan spont och hus bara ett par meter. Detta innebär stora störningar för de boende som i många fall måste evakueras. Husen längs västra sidan av vägen får tillfällig körväg med huvudentré på baksidan (västra sidan av husen) på grund av att angöring ej ryms mellan hus och spont. Det kan uppstå näringsförluster för företag längs sträckan om ej likvärdiga ersättningslokaler kan anskaffas under byggtiden.

Husen i området får ej skadas under byggtiden. Vatten måste infiltreras på västra sidan av vägen för att hålla grundvattennivån intakt. Särskilt känsliga arbetsmoment är slagning och dragning av spont, som måste tas bort då bygget är klart för att ej hindra den nödvändiga grundvattenströmmen i östvästlig riktning. För att säkra att skador ej orsakas måste grundläggningen för många av husen (främst längs västra sidan av vägen) förstärkas eller byggas om helt. Efter det att tunneltaket lagts på i en första etapp leds trafiken över till detta (jämte till lokalkörbana längs husen) och arbetena kan påbörjas med det andra tunnelröret.

Etapplösningen – lokal försänkning vid korsningen av Sockenvägen.

Underfarten

Den studerade första etappen innebär att dagens viadukt för Nynäsvägens huvudkörbanor förbi Sockenvägen rivs och ersätts med en underfart, som i möjligaste mån är anpassad för slutlösningens tunnel norrut mot Sofielundsplan. Huvudkörbanan försänks sålunda ca 8 meter under omgivande mark. För att få acceptabla lutningar och anpassningar till slutlösningens tunnel blir försänkingssträckan ca 500 meter på ömse sidor av Sockenvägen. Sockenvägen korsar efter ombyggnaden i en rondell belägen över huvudkörbanan.

S

Underfarten omgärdas av stödmurar mot omgivande mark och ramper. Stödmurarna kan delvis återanvändas i slutlösningen men delar av konstruktionerna måste byggas om för anpassning till nya ramp- och tunnelväggar för den blivande tunnelfunktionen.

Ungefär hälften av de karaktärsskapande lindarna längs Nynäsvägens sträckning i Gamla Enskede måste tas bort redan i etapplösningen för att bereda plats för stödmurar och den breddade huvudkörbanan.

Trafikplatser

Sockenvägens trafikplatsrondell blir belägen ett par meter över dagens körytor under Nynäsvägens viadukt. Detta innebär en höjning till ungefär samma nivå som för angränsande hus som inramar korsningspunkten. Till cirkulationsplatsen ansluts ramper och lokalkörbanor.

Störningar under byggtiden

Utbyggnaden måste ske i etapper så att vägkapaciteten för genomfärdande trafik ej blir alltför dålig (ca 3,5 års byggtid). Sålunda rivs den befintliga viadukten i två steg genom sågning på längden. I steg 1 används halva viadukten (med viss tillfällig påbyggnad) och markkörytor för trafiken medan byggplatsen får disponera den andra halvan av vägrummet i området. Då halva underfarten färdigställts upplåts den för trafik (tillsammans med markkörytor utanför) och den resterande viadukthalvan kan rivas och underfartens etapp 2 färdigställas.

Byggtider

Byggtiden för projektet beror på om ett upplägg med etapper väljs eller om hela tunnelsystemet produceras i ett sammanhang:

Etappvis utbyggnad

Etapp 1; Lokal försänkning under Sockenvägen:	byggtid	3,5 år
Etapp 2: Tunnel mellan Sockenv. och Sofielundsv.:	-"	6 år
TOTAL genomförandetid:		9,5 år

Utbyggnad av hela projektet i ett sammanhang

TOTAL genomförandetid:	5 år
------------------------	------

Ekonomi*Byggkostnader*

Kostnaderna är beroende av vilket alternativ som väljs rörande markanvändningen i slutlösningen jämte om etappindelning eller utbyggnad i ett steg väljs. Inkluderande kostnader för risker är bedömda byggkostnader enligt nedan:

Etappvis utbyggnad:

Etapp	Omfattning	Kostnad, Mkr.
1.	Lokal sänkning vid Sockenvägen	515
2.	Tunnel genom Gamla Enskede	2 190 – 2 315
Slutlösning.	Etapp 1+2	2 705 – 2830

Utbyggnad av slutlösningen i ett steg:

Tunnel genom Gamla Enskede: 2 300 – 2 400 Mkr.

Det är sålunda lägre kostnad för byggande i ett sammanhang vilket gör att investeringen för etapplösningen till stora delar är förgäves då etapp 2 utförs. Motiv är att den första etappens byggkonstruktioner till delar måste tas bort och att konstruktioner i etapp 1 utgör hinder för byggplats och trafik då etapp 2 genomförs.

Driftkostnadseffekter

Driftkostnadsökningen beror av om etappvis utbyggnad väljs eller om utbyggnaden av slutlösningen sker i ett sammanhang.

Kapitaltjänstkostnaden är 8 % av investeringen:

Etapp 1: Lokal sänkning vid Sockenvägen

Kapitaltjänstkostnad: 41,2 Mkr/år

Drift- och underhållskostn: försumbar

Totalt etapp 1: 41,2 Mkr/år

Etapp 1+2: Slutlösning - etapputbyggd

Kapitaltjänstkostnad: 216,4 – 226,4 Mkr/år

Drift- och underhållskostn, ca: 9

Totalt slutlösning, etapputbyggd: 225,4 – 235,4 Mkr/år

Slutlösning - producerad i ett sammanhang:

Kapitaltjänstkostnad: 184 - 192 Mkr/år

Drift- och underhållskostn: 9

Totalt slutlösn. i en utbyggnad: 193 – 201 Mkr/år

Blixtlåset

Kontoren har under arbetets gång uppvaktats av konsortiet ”Blixtlåset”, inledningsvis bestående av en konsultgrupp jämte NCC, sedermera bara den finska konsultfirman VK-konsult i samarbete med WSP-arkitektur och design.

Konsortiet har velat intressera gatu- och fastighetskontoret för ett uppdrag i vilket ett genomförandepaket med finansiering via byggrätter i området skulle konstrueras. Kontoret har gjort en sammanställning över de byggrätter och områden som konsortiet presenterat i bilaga 3 och nedan:

Område	Namn	Föreslagen ”Blixtlåsexploatering”		
		Bostäder, lgh	Kontor, m2	Övrigt, m2
A.	Gullmarsplans bussterm.	30	90 000	
B.	Söder Globen, SL:s banförråd	100	332 000	
C.	Nynäsvägen – takplanet	100		2 000
D.	Söder Sockenvägen – överdäckning Nynäsv.	2 350	45 000	
	DELSUMMA	2 580	467 000	2 000
Reserv 1	Blåsut – Sofielundsv.	1 200		
Reserv 2	Slakthusområdet		300 000	
	TOTALT	3 780	767 000	2 000

Exploatering på flertalet utpekade områden är svåra att koppla till finansieringen av tunnelbyggandet beroende på att staden ej är markägare, att andra projekt redan diskuteras på platsen eller att mycket höga exploateringskostnader uppstår.

För område A (bostäder och kontor på Gullmarsplans bussterminal) är SL huvudman och genomförandet förutsätter SL:s intresse och medverkan. En eventuell exploatering på detta område måste ske på överdäckning av bussterminal, T-bana och gator varför exploateringen blir mycket dyrbar.

Område B (kontor och bostäder söder om Globen) studeras för närvarande för en ny nationalarena för fotboll. SL:s banförråd har tidigare varit föremål för exploateringsöverväganden men en uppgörelse har ej kunnat träffas beroende på behov av dyrbar nyanläggning av verksamheten på annan plats.

Område C (bostäder på överdäckning på taket av den försänkta Nynäsvägen genom Gamla Enskede). De nu genomförda studierna visar att det är mycket komplext och dyrt (mht. fastighetsteknik och säkerhet) att bygga hus på trafiktunnlar och att exploateringsvärdena ej förmår täcka de merkostnader som uppkommer. Sålunda erhålls inget bidrag till tunnelbyggandet från denna typ av byggrätter. **Detta är det enda exploateringsprojektet i Blixtlåsförslaget som är direkt sammanhängande med tunnelförläggningen av Nynäsvägen genom Gamla Enskede.**

Område D (bostäder och kontor söder om Sockenvägen) förutsätter att tunnelprojekt och överdäckning förlängs ända ned till Lingvägens viadukt över Nynäsvägen. Tunnelprojektet söder om Sockenvägen blir därvid nästan lika stort som det genom Gamla Enskede. Angränsande Skogskyrkogården jämte föreslagen exploatering i industriområdet öster om Nynäsvägen jämte invid T-baneviadukten gör därtill detta projektområde blir mycket dyrt, svårt och riskabelt.

Reserv 1 (bostäder i kv. Åstorp, vid Blåsut T-banestation) är belägen på mark som ägs av landstinget och där delar av marken sålts till HSB och PEAB. Här pågår redan förberedande detaljplanarbeten för bostäder.

Reserv 2 (stor kontorsutbyggnad i Slakthusområdet) kan ej realiseras med mindre än att befintliga verksamheter i området upphör så att föreslagen kontorisering kan genomföras.

Samråd

Gatu- och fastighetskontoret har, tillsammans med Enskede-Årsta stadsdelsförvaltning genomfört ett lokalt samråds- och informationsmöte i Enskedeskolan, 2002-05-14. Anteckningar från mötet liksom redovisning av inkomna skrivelser framgår av samrådsredogörelse i bilaga 2.

Därtill har underhandsresultat presenterats av gfk och konsulten på vägverkets informations- och öppet-hus-dag för Södra Länken, 27/10 2001.

Konsekvenser

Miljö

Nynäsvägens nedgrävning i Gamla Enskede är i slutlösningen ett stort miljöprojekt. Olägenheterna finns främst under byggtiden.

Till utrednings- och programhandlingen hör en preliminär miljökonsekvensbeskrivning, som också sammanfattas i bakre delen av projektrapporten, bilaga 1. För både etapplösningen och slutlösningen är byggtiden ett bekymmer. Den trånga byggplatsen, med näraliggande befintliga bostadshus, kommer att skapa stora störningar för trafikanter, boende och näringsidkare. Det kortaste och minst störande upplägget är en utbyggnad i ett sammanhang, dvs. utan en första etapp vid Sockenvägen, vilket nästan halverar byggtiden (5 år mot 9,5 år).

I etapp 1 är fördelarna den stadsbildsvinst som uppkommer vid Sockenvägen då dagens viadukt rivs och ersätts med en underfart. Lokala bullerförbättringar erhålls också men det kan komma krav på ytterligare bullerskärning då projektet detaljplaneläggs. Nackdelar med etapplösningen, utöver störningar under byggtiden (3,5 år) är den nya visuella barriär som trafiktråget innebär och att hälften av de stora lindarna längs Nynäsvägen norr om Sockenvägen måste tas bort.

I slutlösningen, antingen den producerats i etapper eller i ett sammanhang, är de stora vinsterna att trafikbarriärer och bullerstörningar reduceras betydligt. Trafikdagvatten och tvättvatten tas omhand och renas innan det leds vidare till recipient. Buller från kvarvarande lokalgator är dock för stort för att medge goda förhållanden för studerade bostadshus på tvären i gaturummet. Stadsbild och historik blir också negativt påverkade i bostadsalternativet. Parkalternativet ger en lugnare miljö med nya rekreations- och vistelseytor på tunneltaket. Den stora energiförbrukning som trafiktunnlar medför (belysning, ventilation och andra tekniska system) innebär en nackdel med tanke på miljö och energihushållning.

Måluppfyllelse

Efter utbyggnaden av slutlösningen uppnås goda förhållanden rörande trafikledens störningar och barriärverkan inom området.

Dagens trafikledsutförande medger god framkomlighet och god säkerhet på sträckan varför projektet ej ger några vinster i detta hänseende.

Stadsbilden förbättras om bostadsalternativet överges och tunneltaket istället nyttjas enligt något av markanläggningsalternativen. Särskild omsorg i detaljutformningen måste ägnas åt teknikhusen med ventilationstorn i tunnelområdets båda ändar.

Näringsliv och jobb i regionen

Projektet skapar arbetstillfällen inom bygg- och anläggningssektorn under byggtiden. Därefter är det mest övervakning, renhållning och service av tekniska system som skapar mer arbetsuppgifter än dagens trafikled i området.

Kontorens synpunkter och förslag

Gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets sammanfattande synpunkter på utförd utredning är:

Etappvis utbyggnad av försänkningen vid Sockenvägen

Enligt utdelat utredningsuppdrag har såväl en etapplösning vid Sockenvägen som en slutlösning för hela sträckan studerats. Etapplösningen innebär att dagens viadukt över Sockenvägen rivs och ersätts av en underfart, i möjligaste mån anpassad till fortsatt tunnelbygge hela vägen genom Gamla Enskede. Byggekostnaden för etapp 1 är bedömd till ca 500 Mkr. Byggtiden är 3,5 år.

Projektets goda egenskaper är att stadsbilden i området förbättras då den skymmande befintliga viadukten tas bort. Nackdel för stadsbilden är de höga stödmurar som omger trafiktråget och att hälften av de stora lindarna på sträckan mellan Sockenvägen och Sofielundsvägen måste tas bort.

Effekten av etappbyggandet på helhetslösningen är att den blir dyrare och tar längre tid att genomföra jämfört med att bygga hela projektet i ett sammanhang. Detta gör att stora delar av etapputbyggnaden är förgäves då slutlösningen väl skall genomföras.

Kontoren föreslår att tanken på etappvis utbyggnad av försänkningen vid Sockenvägen överges. Ett framtida genomförande bör istället planeras för utbyggnad i ett sammanhang vid en tidpunkt då en finansiering är i sikte.

Markanvändning för tunneltaket

För slutlösningen har tre alternativa användningar av tunneltaket studerats:

1. Parkanläggning
2. Bostadsbebyggelse
3. Huvudgata

Bostadsbebyggelsen i alternativ 2 anpassas i skala till de befintliga husen längs sträckan. Gaturummets mått och kraven på husgrundläggning som är fristående från trafikunneln gör att ca 110 lägenheter inrymts i 15 tvärsänkta hus. På grund av lokalator längs de befintliga husen blir det svårt att uppnå en tyst sida för nya hus på tvären i gaturummet.

Den komplexa grundläggningen är mycket dyrbar och kraven på försänkt tunneltak (valvformen ryms ej under husen) påverkar trafikunnelns internmiljö negativt.

Kontoren föreslår att den frilagda marken ovan tunneln ej nyttjas för bostadsändamål utan för markanläggningar. Motiv är stadsbildsskäl, det blygsamma lägenhetsantalet, bullerstörningar, sämre tunnelinteriör jämte stora kostnader för den komplexa grundläggningen.

I valet mellan markanläggningsalternativen förordar kontoren parkalternativet som dock har mindre tålighet för trafik i markplanet än huvudgatalternativet. Kontoren förslår därför att definitivt beslut om tunneltakets markanläggningar ej fattas förrän i samband med att projektet detaljplaneläggs.

Genomförandemöjligheter för ”Slutlösningen”.

En nedgrävning och överdäckning av Nynäsvägen på sträckan genom Gamla Enskede är ett mycket dyrbart projekt, kostnad 2300-2400 Mkr. vid utbyggnad i ett steg (prisläge januari 2003). Kontoren bedömer att det kommer att ta mycket lång tid att säkra en finansiering.

Vägverket har följt arbetet genom deltagande i såväl arbetsgrupp som styrgrupp och har också erhållit den kompletta projektdokumentationen. Motiv härför är att det finns ett utredningsförslag om att staten skall ta över väghållarskapet för Nynäsvägen på sträckan från Gubbängsmotet fram till Södra Länken varvid ett sammanhängande statligt vägnät erhålls. Utredningen har dock ännu ej behandlats av regeringen. Vägverket anser att frågan bör prövas först efter det att Södra Länken varit i drift ett par år och erfarenheter av det nya trafiksystemet erhållits. I samband med ett eventuellt statligt övertagande av vägen får diskussioner föras om hur statsbidraget till staden skall anpassas till stadens reducerade väghållning för det övergripande trafikledsnätet.

Vägverkets bedömning är att ett eventuellt framtida genomförande i statlig regi av tunnelprojektet kommer att ta mycket lång tid beroende på:

- Projektets stora kostnader och små samhällsvinster (främst buller- och barriärvinster).
- De många övriga statliga vägprojekt inom staden och länet som det finns önskemål om och som inrymts i eller fallit utanför den ram som avsatts fram till år 2015.
- De många övriga projekt som ännu ej inarbetats i Infrastrukturplaneringen och som kan ha högre lönsamhetskvoter än Nynäsvägen.

Ett genomförande i stadens regi bedömer kontoren också kommer att ta lång tid. Det är många stora infrastrukturprojekt på vägsidan som har akut och hög prioritet, tex; Söderledstunnelns underhållsarbeten, Slussens upprustning, Klarastrandsledens förstärkning till tre eller fyra körfält. Staden har också stora åtaganden genom bidrag till och finansiering av anslutande arbeten för tex. Norra Länken och E18.

Finansieringsbidrag från byggrätter bör, enligt kontorens mening, beaktas vid vägprojekt som samtidigt skapar nya exploateringsmöjligheter. Nynäsvägens tunnelprojekt ger en mycket liten och dyrbar exploatering som inte förmår skapa något överskott som bidrag till projektets finansiering. Det förslag som presenterats av "Blixtlåset" innehåller byggrätter på mark (som ägs av staden, landstinget eller privata byggherrar med eller utan tomträtt) som kan bebyggas oberoende av om Nynäsvägen tunnelförläggs. Delar av Blixtlåsets exploateringar förutsätter dyrbara överdäckningar och kontoren bedömer att denna modell ej rimligen kan lösa finansieringen för Nynäsvägens tunnelförläggning genom Gamla Enskede.

Kontoren ser, oberoende av väghållarskapet för Nynäsvägen på sträckan genom Gamla Enskede, inget genomförande som ligger inom överblickbar framtid. Kontoren föreslår därför att en enklare och billigare lösning för miljöförbättringarna, genomförbar inom rimlig tid, prövas enligt nedan.

Etappvisa miljöförbättringsåtgärder

Som nämnts i bakgrunden för detta ärende genomfördes (i mitten av 1990-talet) studier av hur miljön längs lokalgaturummen längs Nynäsvägen i Gamla Enskede skulle kunna förbättras. Förslag till åtgärder som, av kontoren, bedömdes intressantast efter parallella arkitektuppdrag var:

- ? Bullerdämpning med skärmar placerade mellan lokalgator och huvudkörbana längs hela sträckan. Bullerskydd även av Nynäsvägens viadukt över Sockenvägen.
- ? Upprustning av lokalgatumiljöerna på sträckan; ny markbeläggning och ny gatubelysning.
- ? Miljöförbättring av gångtunneln vid Stora Gungans väg genom nya ytskikt, ny belysning och upptagande av hål i tunneltak (i området mellan lokalgator och huvudkörbana) för att släppa in dagsljus i den långa tunneln.

Förslag från Scandiaconsult AB år 1994 framgår av redovisningsblad i bilaga 4.

Kostnaderna för ovanstående bedömdes översiktligt till drygt 100 Mkr. men såväl förslaget som kostnadsbilden behöver studeras djupare i en programhandling, enligt gatu- och fastighetskontorets kvalitetshandbok för anläggningsprocessen, som underlag för val av utförande och beslut om genomförande.

S

Kontorens förslag

Gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden jämte stadsbyggnadsnämnden godkänner genomfört utredningsarbete rörande Nynäsvägens tunnelförläggning på sträckan genom Gamla Enskede och etapplösningen vid Sockenvägen.

Kontoren förslår att nämnderna godkänner att en första miljöförbättrande åtgärdsetapp med lämpligt avpassade skärmar jämte upprustning av lokalgatumiljö och gångtunnel utreds i en programhandling för redovisning inför genomförandebeslut under år 2005.

SLUT