



Kontaktperson
Nils Tunving, Markkontoret
Tel. 5082 6929
Stig Holmstedt, Stadsbyggnadskontoret
Tel. 5082 7304
Bo Gyllsdorff, Trafikkontoret
Tel. 5082 7325

Till
Stadsbyggnadsnämnden 2005-10-13
Marknämnden 2005-10-27
Trafiknämnden 2005-10-25

Södra Inre Tvärleden. Redovisning av utförd trafikledsutredning.

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden, marknämnden och trafiknämnden godkänner kontorens gemensamma redovisning av trafikledsutredningen för Södra Inre Tvärleden.

Ingela Lindh

Göran Långsved

Per Aronsson

Sammanfattning

En upprustad tvärförbindelse mellan Nynäsvägen/Tyresövägen och E4/E20 är angelägen på sikt för att möjliggöra en utveckling med nya bostäder och arbetsplatser inom södra Söderort. Gatu- och fastighetskontoret har låtit Tyréns AB genomföra en trafikledsutredning där två alternativ till en sådan förbindelse jämförs: sträckningen Örbyleden – Högdalslänken (ny tunnel) – Magelungsvägen – Älvsjövägen (i tunnel) som visas i Översiktsplan 1999 samt en alternativ sträckning som innebär att Örbyleden fortsätter i tunnel från Huddingevägen till E 4/E 20. Utredningsarbetet har gjorts i samarbete med Stadsbyggnadskontoret och Vägverket har följt arbetet.

De båda studerade alternativen ger betydande förbättringar av framkomlighet och tillgänglighet i södra Söderort. Trafiksäkerhet och miljö förbättras och trafikbarriärer i markplanet minskas även.

Utredningen visar att alternativ Magelungsleden har fler fördelar jämfört med alternativ Örbyleden ifråga om funktion, ekonomi, störningar och intrång. Kontoren föreslår därför att nuvarande planeringsinriktning för Södra Inre Tvärleden – en dragning enligt alternativ Magelungsleden – behålls i kommande översiktsplaner för Stockholm. I ÖP bör dock inarbetas en tunnelförläggning av Örbyleden vid passagen förbi Hökarängen.

Kontoren föreslår att nämnderna godkänner lämnad redovisning av trafikledsutredningen för Södra Inre Tvärleden.

Bakgrund

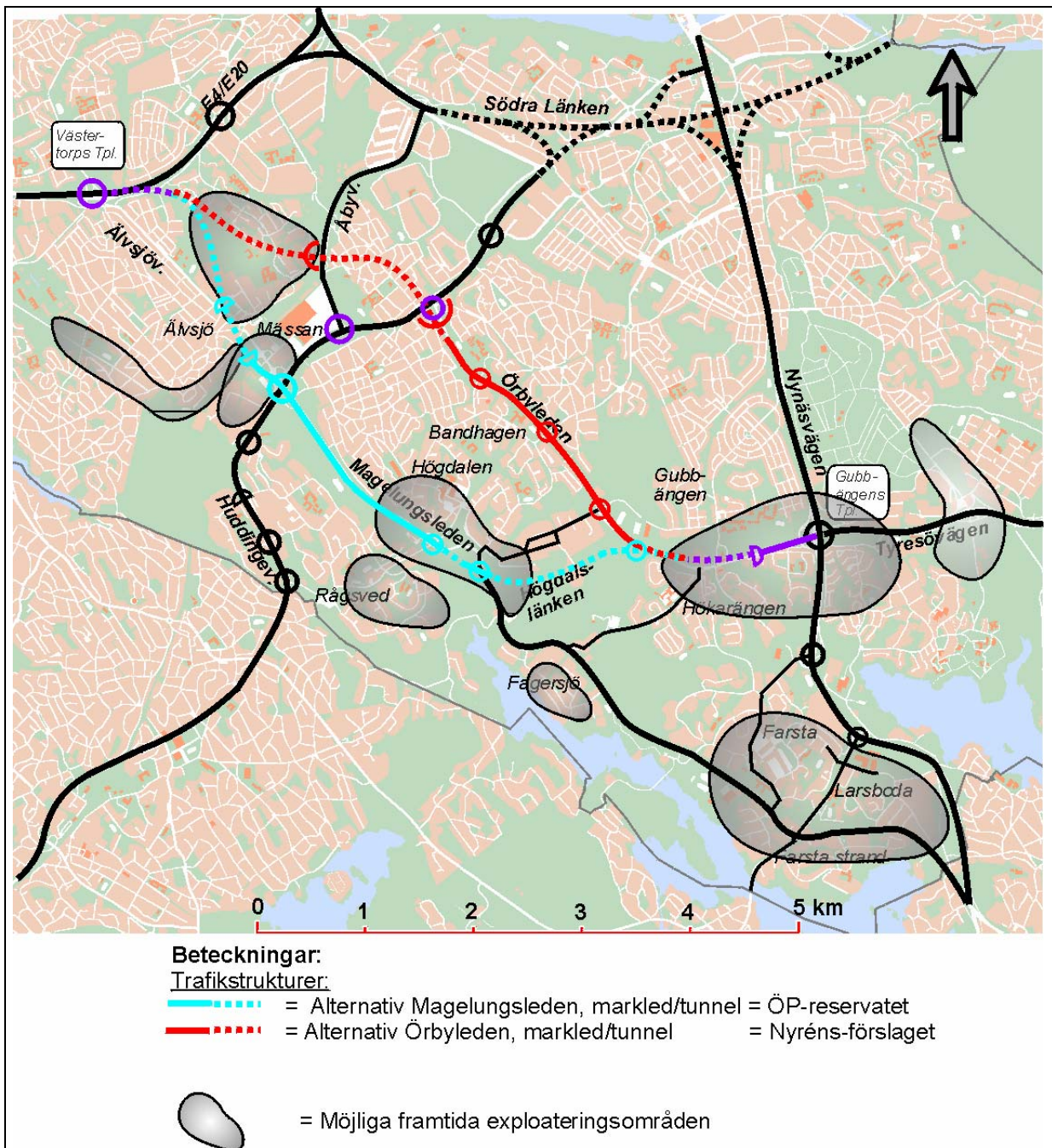
I Översiktsplan 1999 för Stockholm redovisas ett reservat för en sydlig inre tvärled mellan Nynäsvägen/Tyresövägen (Gubbängens trafikplats) i öster och E4/E20 (Västertorps trafikplats) i väster. Trafikleden följer nuvarande Örbyleden ett stycke, varefter den via en ny länk i tunnel, ”Högdalslänken”, kopplas till Magelungsvägen – Älvsjövägen (i bergtunnel under Solberga).

Som ett led i arbetet med att konkretisera Söderortsvisionen genomfördes år 2002 parallella arkitektuppdrag om utvecklingen av stråket Älvsjö – Farsta. De parallella uppdragen redovisades till och godkändes av gatu- och fastighetsnämnden vid sammanträde 2002-12-03. Kontoret föreslog i sitt utlåtande att en ny idé till vägtrafiklösning, från Nyréns arkitektkontor, skulle prövas i en översiktlig trafikledsutredning. Idén innebar att Södra Inre Tvärleden skulle följa Örbyleden hela vägen fram mot Huddingevägen för att strax öster om denna gå ned i en tunnel under Örby Slott – Solberga och ansluta till Västertorps trafikplats ungefär som Översiktsplanens Älvsjötunnel.

Gatu- och fastighetskontoret har låtit Tyréns AB genomföra bifogad trafikledsutredning. Utredningsarbetet har gjorts i samarbete med Stadsbyggnadskontoret. Vägverket har följt arbetet genom att delta i projektets arbets- och styrgrupp.

Utredningen

I båda trafikledsalternativen förutsätts vägarna utformas med två genomgående körfält per riktning, en hastighetsstandard om 70 km/h samt planskilda korsningar. Stråklägen framgår av nedanstående figur:



Byggkostnader (utan etappindelning) för alternativ Magelungsleden beräknas till ca 5,9 mdr kr och för alternativ Örbyleden till ca 6,5 mdr kr.

Driftkostnadsökningen för vägsystemet blir 55 - 70 Mkr/år där Örbyledsalternativet är dyrast beroende på större tunnällängd.

Kontorens uppfattning är att projektets genomförande kan aktualiseras först efter det att trafikledsstråket överförs till statlig väghållning.

Trafikanalysen av alternativen bygger på att det till år 2030 byggs 13000 nya bostäder, ett tillskott på 20 %, och 18000 nya arbetsplatser, ett tillskott på 45 %, i närområdet. Med dessa förutsättning får de nya lederna trafikflöden som på de olika delsträckorna varierar mellan 20000 och 50000 fordon per dygn.

Även ett "Jämförelsealternativ" har värderats. Detta bygger på dagens trafiknät i området. Dagens högt belastade kors längs Huddingevägen, på Örbyleden vid Hökarängen samt längs Älvsjövägen blir kraftigt överbelastade år 2015 och kommer därvid att skapa hinder för utvecklingen inom Söderort. Därför bör upprustning och förstärkning prioriteras för dessa kritiska vägvagnitt.

Konsekvenserna av de båda trafikledsalternativen är i många fall likartade, men alternativ Magelungsleden har följande fördelar:

- + underlättar ny bebyggelse i centrala Älvsjö genom större trafikavlastning
- + möjliggör bebyggelse i Högdalstriangeln genom att trafikbarriären bryts
- + ger mindre intrång i villabebyggelse
- + ger något mindre påverkan på kulturmiljö, främst vid Brännkyrka kyrka
- + är något billigare att bygga
- + kan byggas ut i fler etapper
- + ger kortare restider mellan Nynäsvägen och Älvsjö/Hagsätra
- + ger en enklare och tydligare koppling till Huddingevägen
- + ger en mindre komplex korsning Huddingevägen – Örbyleden med mindre risk för överbelastning
- + avlastar Älvsjövägen, Stallarholmsvägen och Magelungsvägen vid Högdalen mer

Nackdel med alternativ Magelungsleden jämfört med alternativ Örbyleden är:

- att det ger ett intrång i naturområdet mellan den nuvarande Magelungsvägen och Nynäsbanan vid Högdalen där ett bergparti med skyddsvärda ekmiljöer påverkas negativt. Platsen ingår i det område som skall utredas för naturreservat vid Rågsveds friområde och nuvarande huvudentré till friluftsområdet vid Högdalstopparna försvinner och måste göras om i samband med utbyggnaden av Magelungsleden.
- att Älvsjö IP måste ersättas

Kontorens synpunkter och förslag

En upprustad tvärförbindelse mellan Nynäsvägen/Tyresövägen och E4/E20 är angelägen för att möjliggöra en utveckling med nya bostäder och arbetsplatser inom södra Söderort och för att förbättra säkerhet jämte trafik- och boendemiljö vid Hökarängen, Högdalen och Älvsjö.

Båda de alternativ som studerats i trafikledsutredningen ger betydande förbättringar av framkomlighet och tillgänglighet i södra Söderort. Trafiksäkerhet och miljö förbättras och trafikbarriärer i markplanet minskas även. Om dagens trafiknät behålls utan förstärkningsåtgärder bedöms kraftiga överbelastningar uppkomma från år 2015 och framåt.

Utredningen visar att alternativ Magelungsleden har fler fördelar jämfört med alternativ Örbyleden ifråga om funktion, ekonomi, störningar och intrång.

Kontoren förslår därför att nuvarande planeringsinriktning för Södra Inre Tvärleden i Stockholm – en dragning enligt alternativ Magelungsleden – behålls i kommande översiktsplaner. I kommande ÖP bör då visas en tunnelförläggning av Örbyleden på passagen förbi Hökarängen.

Kontoren föreslår att stadsbyggnadsnämnden, marknämnden och trafiknämnden godkänner lämnad redovisning av trafikledsutredningen för Södra Inre Tvärleden.

SLUT