



EXPLOATERINGSKONTORET TRAFIKKONTORET

2009-09-14
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR E2009-512-01352
DNR T2009-512-02643:1

Kontaktperson exploateringskontoret
Lars Svensson
Projektutveckling
Telefon: 08-508 287 36
lars.svensson@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden
2009-10-22
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-10-13

Kontaktperson trafikkontoret
Rolf Gäfvert
Trafikplanering
Telefon: 08-508 263 27
rolf.gafvert@tk.stockholm.se

Programsamråd för Förbifart Stockholm. Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden besvarar stadsbyggnadskontorets remiss med exploateringskontorets och trafikkontorets utlåtande.
2. Trafik- och renhållningsnämnden besvarar stadsbyggnadskontorets remiss med exploateringskontorets och trafikkontorets utlåtande.

Krister Schultz
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Magdalena Bosson
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har till bl.a. exploateringskontoret och trafikkontoret för yttrande översänt förslag till detaljplaneprogram för Förbifart Stockholm. Bland syftena med projektet anges att bättre knyta samman de norra och södra länsdelarna, inte minst arbetsmarknadsmässigt, och att avlasta regionens centrala delar.

Kontoren ställer sig i allt väsentligt bakom programförslaget och föreslår att exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden beslutar att besvara remissen med kontorens utlåtande.



Remissen

Regeringen har nyligen lämnat tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken för projektet Förbifart Stockholm. Tillåtligheten innebär att projektet kan byggas ut inom den korridor som anges i vägutredningen utan hinder av miljöbalkens bestämmelser.

För tids vinnande har Vägverket innan tillåtlighetsprövningen påbörjat arbetet med framtagande av arbetsplan. I takt med detta har också staden genom stadsbyggnadskontoret påbörjat detaljplanearbetet för projektet.

Stadsbyggnadskontoret har som ett första steg i detaljplaneringsprocessen för Förbifart Stockholm tagit fram ett förslag till detaljplaneprogram. Programmet har sänts ut på remiss till bl.a. exploateringskontoret och trafikkontoret i Stockholm.

Remisstiden sträcker sig till 2009-10-16. Stadsbyggnadskontoret har medgivit en utsträckning av tiden till 2009-10-22.

Programförslaget

Motiv för projektet

I programförslaget anges Förbifart Stockholm syfta till att:

- knyta samman de norra och södra länsdelarna och göra det möjligt att färdas mellan dessa utan att belasta Stockholms centrala delar
- förbättra framkomligheten på infartslederna
- förbättra möjligheterna att genom utjämnad tillgänglighet få en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen
- skapa bättre tillgänglighet till Arlanda från södra Storstockholm
- möjliggöra en flerkärnig region
- ge förutsättningar för tillväxt i en region med stark tillväxt
- skapa en förbifart för långdistanstrafik

Förbifartens sträckning och utformning

Förbifarten blir ca 21 kilometer lång, varav ca 17 i tunnel. Av den bilagda översigtskartan framgår att de delar av Förbifarten som i Stockholm föreslås ligga i ytläge blir ett par kortare rampförbindelser i Skärholmen, ett par kortare rampförbindelser i Vinsta, ca 2 km vid Hjulstamotet och ca 1 km vid Hanstamotet.

Med hänsyn till förväntad trafikmängd dimensioneras vägen för tre körfält i vardera riktningen. Den nordriktade resp. sydriktade trafiken förläggs i egna tunnelrör med säkerhetsutrymmen emellan. Leden utformas för en maximal hastighet av 90 km/tim.

Längs tunnelsträckningarna i Stockholm placeras ca 15 tekniska anläggningar som behövs för tunnelarnas funktion. De kommer att variera i storlek från en friggebod till en större villa.

Trafikplats Kungens kurva

Området Skärholmen – Kungens kurva utgör en s.k. regional kärna i den gällande regionala utvecklingsplanen RUFS 2001 liksom i förslaget till ny plan, RUFS 2010. Förbifarten länkas av från väg E4/E20 vid trafikplats Kungens kurva, som ligger centralt i den regionala kärnan. Förbifarten ansluts till det lokala gatunätet i en ny mindre trafikplats med arbetsnamnet ”Asko”, se den bilagda kartskissen. Trafikplatssystemet ligger nästan helt i Huddinge, men påverkar angränsande delar av Stockholm i betydande grad.

Förbifartens anslutning innebär att dagens vägområde breddas förbi hela Kungens kurva-området. I förslaget ingår också särskilda bussramper norrifrån mot Skärholmens bussterminal. Inom stadsdelen Skärholmen placeras också tekniska systemanläggningar.

Vinstamotet

I Vinstamotet ansluts förbifarten till det lokala vägnätet i två nya cirkulationsplatser på Bergslagsvägen mellan stadsdelarna Vinsta och Vällingby. Till den nordligare cirkulationsplatsen kopplas även lokala anslutningar till stadsdelarna.

Trafikplatsens tillkomst medför ökad trafik på Bergslagsvägen söder om trafikplatsen och ganska omfattande förändringar i det lokala gång- och cykelvägnätet.



Hjulstamotet

Hjulstamotet anläggs inom ramen för ombyggnaden av väg E18 i form av en stor, överliggande cirkulationsplats. Trafikplatsen dimensioneras för att kunna kompletteras med förbifartens passage och anslutningar. I E18-projektet ingår också en anslutning mellan cirkulationen och Bergslagsvägen – Hjulstavägen liksom en koppling av Akallalänken till cirkulationen.

Förbifarten föreslås gå i ytläge på bro över E18:s trafikplats, som därmed får tre skilda plan. Utbyggnaden av de nordriktade ramperna för förbifarten medför att kopplingen till Akallalänken måste utgå.

I programmet framförs att en lokal vägförbindelse mellan stadsdelarna på norra och södra Järvafältet är viktig att upprätthålla. Det anføres att det därför i projektet ingår en koppling av Akallalänken över E18 för anslutning till Bergslagsvägen.

Hanstamotet

Förbifarten övergår i programförslaget från tunnel till ett nedsänkt ytläge, s.k. tråg, ca 250 m söder om den nya överliggande cirkulationsplatsen vid Akalla. Vägen fortsätter sedan i nedsänkt ytläge genom den östra utkanten av Hansta naturreservat för att vid gränsen mot Sollentuna åter gå ned i en kortare tunnel.

Exploateringskontorets och trafikkontorets synpunkter

Allmänt

Exploateringskontoret och trafikkontoret noterar att det föreliggande programförslaget ansluter sig mycket nära till Vägverkets pågående planering för framtagande av arbetsplan för förbifarten. Företrädare för kontoren deltar aktivt i arbetsplanarbetet. Kontorens synpunkter och förslag har därvid i huvudsak blivit tillgodosedda. Kontoren får därmed i allt väsentligt tillstyrka stadsbyggnadskontorets programförslag.

Trafikplats Kungens kurva

Vad gäller förbifartens koppling till det lokala gatunätet i Skärholmen skiljer sig programförslaget kraftigt från det förslag som år 2005 illustrerades i Vägverkets vägutredning för förbifarten. Förändringarna har tillkommit på stadens begäran främst för att undvika den negativa påverkan på möjligheterna att bygga bostäder längs bl.a. Skärholmsvägen som illustrationen i vägutredningen innebar. Den lösning som Vägverket nu arbetar med och som redovisas i programförslaget är enligt kontorens mening överlägsen i detta avseende. Den innebär att en ny

anslutning det lokala nätet förläggs väster om Tpl Kungens kurva (Tpl ”Asko”). Därmed undviks påverkan på de delar av Skärholmsvägen som är tilltänkta för ny bostadsbebyggelse.

Skärholmen – Kungens kurva är som nämnts utpekat som en regional kärna i den regionala utvecklingsplanen. Stockholms stad och Huddinge kommun arbetar också sedan ett antal år för att av de idag geografiskt separerade delområdena Skärholmen och Kungens kurva skapa en gemensam stadsmiljö som är lättillgänglig och attraktiv. Ett stort steg i denna riktning tas med utbyggnaden av Tvärbana syd. Det är viktigt att i det fortsatta detaljplanearbetet bevaka att trafikplatsen inte utformas så att den framtida integrationen av de två delområdena onödigtvis försvåras.

Vinstamotet

Även Vinstamotets utformning har på kontorens önskemål förändrats avsevärt gentemot vägutredningens illustration. Förändringen innebär att de nordriktade ramperna från trafikplatsen har flyttats från Lövstavägen till Bergslagsvägen. Härigenom möjliggörs en mer omfattande bostadsbebyggelse längs Lövstavägen samtidigt som utvecklingspotentialen för Vinsta företagsområde förbättras. Förändringen medför också en bättre orienterbarhet i trafiksystemet.

Den nya utformningen av trafikplatsen redovisas i programmet.

Hjulstamotet

Utbyggnaden av Hjulstamotet har nyligen påbörjats inom ramen för E18-projektet. Här ingår bl.a. den stora cirkulationsplatsen och anslutningen till Bergslagsvägen – och den nya lokala Hjulstavägen. Förbifart Stockholm föreslås sedan passera på bro över cirkulationen med rampförbindelser till densamma.

De båda projekten i kombination innebär att vissa omedelbart näraliggande markytor kan frigöras för annan användning än idag. Det är viktigt att trafiklederna E18 och Förbifart Stockholm utformas så att det går att nå de aktuella områdena via nya lokalgator.

I programförslaget framhålls att det är det av största vikt att den nya trafikplatsen utformas så att störande påverkan på omgivningen blir så liten som möjligt. Exploateringskontoret och trafikkontoret delar denna uppfattning men vill också framhålla betydelsen av möjligheten till utveckling av närområdet, samt givetvis att de trafikala behoven i denna strategiska knutpunkt måste tillgodoses.



Stockholms kommunfullmäktige godkände i april 2009 förslaget till Vision Järva 2030. Ett viktigt element i målbilden är att Järvastadsdelarna skall vara väl förbundna med varandra och med sin omgivning. Som tidigare nämnts medför emellertid utbyggnaden av förbifarten att en viktig befintlig förbindelse, Akallalänken, förlorar sin anslutning till gatunätet i södra Järva. I programförslaget framförs att det i förbifartsprojektet ingår en ny koppling av Akallalänken till Bergslagsvägen. Enligt kontorens uppfattning är detta inte alldeles korrekt, utan den nämnda kopplingen framtida status är snarare en fråga som ännu återstår att avgöra inom ramen för den påbörjade förhandlingen mellan Vägverket och staden.

Hanstamotet

Denna trafikplats förläggs i Hanstavägen förlängning invid de f.d. tryckerierna i Akalla. Den utformas som en överliggande cirkulation över förbifarten, som här föreslås löpa i ett långt tråg.

I programförslaget hävdas att den nya leden med sitt nedsänkta läge kommer att innebära en barriär för kontakten med friområdena och att förbindelser över leden måste finnas i anslutning till etablerade stråk och utformas så att de inbjuder till passage. Exploateringskontoret och trafikkontoret bedömer att passagebehovet blir tillräckligt väl tillgodosett i Vägverkets planering. Till detta finns en möjlighet att om behov uppstår anlägga en GC-förbindelse i Hanstavägens förlängning i plan över de nordriktade ramperna, som inte bedöms bli hårt trafikbelastade.

I programförslaget framgår det endast av ett bildmontage att Akallalänkens – Hanstavägens nuvarande sträckning via den stora kurvan runt Akalla måste utgå som en följd av trafikplatsens tillkomst. Den förhållandevis ringa trafik som blir kvar på Akallalänken efter förbifartens färdigställande föreslås av Vägverket istället ledas via Finlandsgatan, som idag sedan något decennium är avstängd mot Akallalänken. Kontoren ser gärna att frågorna kring omledningen av trafik i området redovisas tydligare i programmet.

Kollektivtrafik

I programförslaget anføres att förbifarten bedöms få en kollektivtrafikandel på under 10 %. Detta anges som mycket lågt för Stockholmsområdet. En av flera orsaker till den låga andelen anges vara att förbifartens geografiska utbredning inte stödjer kollektivtrafikens strukturer och tyngdpunkter. Exploateringskontoret och trafikkontoret har inget att invända mot beskrivningen i sak, men får anföra som sin uppfattning att de ca 10 000 nya bussresor per dygn som leden väntas dra till sig genom en omfattande satsning från Vägverket och SL alls inte är något

dåligt resultat för en ny trafikled i tangentiell riktning. Det går självklart aldrig för ett projekt som detta att komma upp till de kollektivtrafikandelar som uppmäts i regionens centrala delar med dess omfattande spårssystem och täta bebyggelse. Till detta kommer att den avlastning av centrala vägavsnitt som utbyggnaden av förbifarten innebär medför en bättre framkomlighet för busstrafiken i dessa stråk.

Tekniska system

För tunnlarna krävs som nämnts ca 15 ovanjordsanläggningar i Stockholm. Vid val av lokalisering och utformning av dessa är det väsentligt att man utöver de hänsyn som tas till nuvarande markanvändning även beaktar möjligheter till kommande planläggning och exploatering, detta i syfte att så långt möjligt undvika att anläggningarnas lokalisering begränsar en framtida stadsutveckling kring förbifarten.

Miljökonsekvenser

I och med att regeringen nu tillåtit Förbifart Stockholm utgör miljöbalkens bestämmelser inte hinder för utbyggnad. Kontoren har därmed inga ytterligare synpunkter i detta avseende.

För trafikbuller från den nya vägen förutsätter kontoren att gällande riktvärden ingår som villkor i berörda kommande detaljplaner.

Vad gäller hantering av dagvatten vid Hjulstamotet anser kontoren att en helhetssyn bör tillämpas vid avledning till Spångaån, då detta får betydelse för exploateringsprojekt nedströms.

I programförslaget lämnas också en tämligen fyllig redovisning av tänkbara störningar för främst kringboende som kan uppstå under byggtiden. Exploateringskontoret och trafikkontoret instämmer generellt i beskrivningarna, även om de i enstaka fall synes väl tillspetsade.

Exploateringskontorets och trafikkontorets förslag

Kontoren ställer sig i allt väsentligt bakom förslaget till detaljplaneprogram för Förbifart Stockholm och föreslår att exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden besvarar stadsbyggnadskontorets remiss med exploateringskontorets och trafikkontorets gemensamma utlåtande.

Slut