



Handläggare: Rune Lagerqvist
Telefon: 50801300

Till
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Vägutredning om effektivare Nord-Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet

Remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

Tjänsteutlåtandet utgör svar på remissen

Olle Johnselius
Stadsdelsdirektör

Rune Lagerqvist
Avdelningschef
Fastighet Teknik och Miljö

Sammanfattning

Förvaltningen anser att vägutredningen och vägverkets ställningstagande visar att Förbifart Stockholm är det alternativ av de tre som presenteras som bör väljas och också bäst tillgodoser miljöbalkens krav. Förvaltningen anser att vägalternativet Diagonal Ulvsunda medför oacceptabla trafik- och miljöeffekter för stadsdelsområdet Rinkeby-Kista samt närliggande områden. Kombinationsalternativet uppfyller inte de uppställda projektmålen.

Remissbehandling

Inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken har Vägverket översänt vägutredningen Effektivare Nord-Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet samt Vägverkets Region Stockholm ställningstagande härtill för synpunkter till bl.a. Stockholms stad. Kommunstyrelsen har inom staden remitterat ärendet till berörda stadsdelsnämnder (Bromma, Hägersten-Liljeholmen, Hässelby-Vällingby, Rinkeby-Kista, Kungsholmen, Skärholmen, Spånga-Tensta) och facknämnder (Trafiknämnden, Stadsbyggnadsnämnden, Exploateringsnämnden, Miljö- och Hälso-skyddsnämnden) samt Stadsledningskontoret, Stockholms Stadshus AB, Handelskammaren i Stockholm och Motormännen för yttrande senast den 23 augusti 2007.

**Bilaga: Vägverkets beredningsremiss och ställningstagande
Vägverkets utredning**

Vägverket poängterar att en vägutredning görs på en översiktlig nivå där målsättningen är att hitta och lyfta fram sådana konsekvenser som bl.a är alternativskiljande. Vägutredningen syftar således inte till att detalj lägga fast vägens sträckning och utformning. Uppdraget för vägutredningen har varit att finna den vägkorridor som bäst löser uppgifterna att:

- knyta samman de norra och södra länsdelarna och göra det möjligt att färdas mellan dessa utan att belasta Stockholms centrala delar,
- skapa en förbifart för långdistant trafik,
- förbättra framkomligheten på infartslederna,
- förbättra möjligheterna att genom utjämnad tillgänglighet få en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen,
- möjliggöra en flerkärning region samt,
- ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt.

Vägutredningen färdigställdes juni 2005 då den kunde ställas ut. Efter att studerat en rad olika alternativ valdes slutligen tre alternativ ut som redovisades och jämfördes sinsemellan med det s.k. nollalternativet. De tre alternativen var:

1. Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm som går från E4/E20 vid Kungens kurva via Sättra, Kungshatt, Lovön, Vinsta, Lunda, Hjulsta till Häggvik. I huvudsak går trafikleden i tunnlar. Vid övergången av Lambarfjärden mellan Lovön och Grimstaskogen går den på bro och vid Hjulsta i ytläge. Från Hästa klack till Akalla går vägen i tunnel under Järvafältet och sedan åter i ytläge närmast Häggvik.

2. Diagonal Ulvsunda

Diagonal Ulvsunda som går från E4/E20 vid Kungens kurva och avlänkas från E4/E20 vid Västertorp. Under Hägerstensåsen och Aspudden/Gröndal fortsätter leden i tunnel och passerar sedan under Mälaren, Stora Essingen och Äppelvikan till Ulvsunda. Där går den en kort sträcka i nedsänkt ytläge genom Ulvsunda industriområde och sedan vidare i tunnel till Kista trafikplats (dock utan möjlighet att angöra Kista där).

3. Kombinationsalternativet

Kombinationsalternativet omfattar vägförbättringar i nord-sydaxeln Söderleden-Huvudstaleden, en ny pendeltågslinje Älvsjö-Häggvik samt kvalitetshöjningar inom kollektivtrafiken. Kombinationsalternativet förutsätter vägavgifter som dämpar och styr trafiken.

De synpunkter som framkom i samband med en remissomgång, där också Stockholms stad gavs tillfälle att yttra sig gjorde att vägutredningen kompletterades med ytterligare utredningar.

Vägverkets Region Stockholm ställningstagande

Förbifart Stockholm är det alternativ som Vägverket Region Stockholm sammantaget anser vara lämpligast för att tillgodose dagens och morgondagens vägtransportbehov väster om Stockholms centrala delar. Förbifart Stockholm bör därför, enligt Vägverket Region Stockholm, föras vidare i planeringen och genomföras. De viktigaste argumenten är följande:

1. Förbifart Stockholm uppfyller på bästa sätt projektmålen.
2. Förbifart Stockholm stödjer den regionala utvecklingsplanen och är det alternativ som sammantaget bäst tillgodoser fortsatt utveckling med beaktande av trafikpolitiska och miljömässiga krav.
3. Förbifart Stockholm är av riksintresse och genom utformningen med fler långa tunnlar tas största möjliga hänsyn till miljön så att intrången i känsliga områden begränsas och kan tillåtas.
4. Bred uppslutning finns i regionen för Förbifart Stockholm.
5. Planering och utbyggnad i kommunerna förutsätter sedan länge tillkomsten av Förbifart Stockholm.
6. Utöver projektmålen löser Förbifart Stockholm långsiktigt Ekerö kommuns transportförsörjning.

Beredningsremiss och en sammanfattning av Vägverkets Region Stockholm redovisning av sitt ställningstagande bifogas (*bilaga*). Som grund för ställningstagandet finns förutom Vägutredningen de motiv som utvecklats i "Utlåtande över utställning av vägutredningen". Detta mycket omfattande material har redovisats på en CD-skiva och finns tillgängligt att ta del av hos stadsdelsnämndens registrator.

Förvaltningens synpunkter

Kista stadsdelsnämnd förordade i remissvar över vägutredningen i september 2005 Förbifart Stockholm som det överlägset bästa alternativet ur såväl regional som lokal synvinkel. Nu redovisat material och Vägverkets ställningstagande häröver visar att Förbifart Stockholm är det alternativ som ur ett lokalt rinkeby-kista-perspektiv bäst tillgodoser både vägtransportbehovet och miljöaspekterna.

Förbifart Stockholm ingår i den regionala utvecklingsplanen. Korridoren är den som bäst ansluter till de regionala utvecklingsområdena. Förbifart Stockholm

kommer att direkt ansluta till Norrortsleden i Häggvik. Denna länk håller på att byggas ut och en första etapp invigs redan till hösten 2007.

Förbifart Stockholm är det alternativ som bäst tillgodoser det framgångsrika samarbete som sker inom Kista Science city och avlastar det övriga interna trafiknätet, där flera kommuner berörs. Avsaknaden av tvärförbindelser och/eller bristande kapacitet i dessa vägar och gator har inneburit stora köproblem under högbelastningstid.

I Kista pågår en omfattande utbyggnad av gatunätet i samband med nyexploatering. Denna utbyggnad utgår från att biltrafik bättre ska kunna angöra Kista från Akallahållet, vilket kommer att innebära att det är väl förberett för en framtida utbyggd Förbifart Stockholm. Planerad Förbifart går nämligen endast norrut på E4 vid trafikplatsen vid Häggvik och det går således inte att ta av söderut på nuvarande E4.

Alternativet Diagonal Ulvsunda ansluter till E4 strax norr om Kista trafikplats. Det går inte att köra in från denna led till Kista och dess stora företagsområde. Angöringen till Kista från diagonalleden måste istället ske redan från tidigare trafikplats vid Enköpingsvägen och sedan via Kymplingelänken eller ske genom att åka förbi Kista på E4 och sedan tillbaka via Turebergsrondellen. Detta skulle medföra än större köer på redan belastade trafikleder och gator. Diagonal Ulvsunda blir ur Kistas synvinkel därför inte en förbifart beträffande den sista delen av leden förbi Stockholm. Belastningen på E4 i ytläge mellan Kista och Häggvik blir mycket stor. Härtill bidrar även Norrortsleden, om förbitrafik först måste gå på E4 mellan Häggvik och Kista. Istället för att minska med 30 000 fordon på nuvarande E4 enligt beräkningar för Förbifart Stockholm kommer trafiken att öka på denna vägsträcka. Det krävs enligt förslaget en utökning till hela åtta körfält. Ur miljösynvinkel är detta oacceptabelt för Kista företagsområde, blivande stadsdelen Kista Gård och bostadsområdena i Sollentuna. Redan idag har denna vägsträcka mycket för höga partikelutsläpp och är en av Storstockholms mest belastade områden.

Kombinationsalternativet uppfyller inte projektmålen, vilket förvaltningen med stöd av stadens fackförvaltningar konstaterade redan i förra remissomgången.

Förbifart Stockholm går i tunnel från Hästa klack under Igelbäcken och ligger längre från bebyggelsen i Akalla än Akallavägen. En utbyggnad av förbifarten innebär också att Akallavägen kan omvandlas till en lokalväg för långsamtgående trafik och även smalnas av, vilket gör att dess barriäreffekt på Järvaåfält minskar. Allt detta innebär att Förbifart Stockholm kan accepteras även från lokala miljösynpunkter.

Förbifart Stockholm kommer upp i ytläge direkt efter bebyggelsen i Akalla, dock till en början i ett kraftigt försänkt läge. Pågående utbyggnad av lokalt vägnät kommer att vara väl förberett för att ta hand om trafik till Kistas stadsdelar, dels

via Hanstavägen, dels via den nya led som går via Esbogatan och med en bro över till Kista Gård. Det är viktigt att leden i ytläge och trafikplatsen vid Akalla buller-skyddas mot bebyggelsen i Akalla och mot Hansta naturreservat.

Förvaltning vidhåller således sitt tidigare ställningstagande att Förbifart Stock-holm är det bästa alternativet och anser att det uppfyller miljökraven.

Om beslut tas att bygga ut Förbifart Stockholm anser förvaltningen att en etapput-byggnad bör ske och att sträckan Häggvik-Hjulsta genomförs med förtur. Redan idag är trafiken på Akallavägen alltför belastande för de boende i Akalla och för Järvafältets grönområde. Staden har tvingats att göra en tidsbegränsad breddning av vägen för att minska köerna. När Norrortsleden tas i bruk fullt ut kommer tra-fiktrycket till och från Hjulsta och E 18 via Akallavägen att öka markant.
