



Rolf Gäfvert
Gatuavdelningen
Västra distriktet
08-508 263 27
rolf.gafvert@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-03-06

Ombyggnad av Akallavägen. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner lämnad slutredovisning av Akallavägens ombyggnad.

Magdalena Bosson

Göran Gahm

Ingrid Gyllfors

Sammanfattning

Kommunfullmäktige fattade år 2001 genomförandebeslut för en provisorisk breddning av Akallavägen på snittet över Järvafältet och en provisorisk breddning av Hanstavägen norrifrån mot Kista. Fullmäktige anslog 45 mnkr för det kombinerade projektet. Då breddningen av Akallavägen var miljömässigt känslig var en utgångspunkt att vägen skall återställas till sin tidigare utformning då nya E 18 öppnas för trafik.

Huvudsyftet med åtgärderna har varit att förbättra trafikframkomligheten till och från Kista. Studier av trafiksituationen efter genomförandet av projektets huvudetapp har visat att den utbyggnaden gav den förbättring som för närvarande kan utvinnas med tanke på kapacitetssituationen på omgivande gatunät. Den sista utbyggnadsetappen har därmed kunnat utgå. Härigenom har den totala kostnaden stannat vid 38 mnkr och budgeten har kunnat innehållas. På grund av en tidsödande juridisk process har projektet blivit mer utdraget än vad som från början avsågs.

Målet att förbättra framkomligheten över Järvafältet har nåtts så långt som förhållandena på det omgivande trafikinätet tillåter.

Grönkompensation har utförts i form av planteringar och markmodellering.

Bakgrund

Under 1990-talets expansion i Kista blev framkomligheten på det befintliga gatunätet i området alltmer bristfällig med långa fördröjningar i trafiken som följd, särskilt på snittet över Järvafältet. Det närmast till hands liggande sättet att förbättra situationen var att bredda Akallavägen på delen mellan Norrviksvägen och Vandagatan, där vägen tidigare endast var tvåfältig. Även på Hanstavägen mot Kista fanns ett starkt behov av kapacitetsförstärkning. Se bilagd kartsbild. Då breddningen av Akallavägen skulle bli miljömässigt känslig samtidigt som två körfält kommer att vara tillräckligt då nya E 18 är i funktion var det en utgångspunkt att breddningen skulle utformas som ett provisorium och att vägen senare skulle återställas till sitt tidigare utseende.

Kommunfullmäktige fattade 2001-06-18 genomförandebeslut avseende en provisorisk breddning av Akallavägen med därtill hörande konsekvensåtgärder och om särskild tilldelning av 45 mnkr för åren 2001 och 2002. Stadsdelsnämnden i Kista hade dessförinnan tillstyrkt projektet.

Utgångspunkten vid tiden för kommunfullmäktiges beslut var att projektet skulle kunna intymmas i gällande detalj- och generalplaner. För en delsträcka norr om Finlandsgatan skulle ett mindre intrång i Hansta naturreservat behöva göras.

Trafikkontorets synpunkter

Mål

Huvudsyftet med projektet har varit att förbättra framkomligheten till och från Kista genom att bredda Akallavägen till fyra körfält och Hanstavägen till två körfält i riktning mot Kista.

Projektets förverkligande

Enligt den ursprungliga tidplanen skulle utbyggnaden i huvudsak ha skett under år 2002. Vid en närmare prövning framkom dock att en ny detaljplan skulle krävas för en delsträcka mellan Finlandsgatan och Vandagatan. Den angivna tidplanen blev därmed inte möjlig att hålla. Då hanteringen av planfrågorna blev mycket tidskrävande beslöt kontoret efter en tid att etappindela projektet. Delen mellan Norrviksvägen och Finlandsgatan, som sedan tidigare hade planstöd för utbyggnad, breddades sålunda till fyra körfält år 2004. Härigenom uppnåddes en del av den avsedda framkomlighetsförbättringen, inte minst genom att Akallavägen kunde få två körfält per riktning genom signalen vid Mariehamngatan, i stället för som tidigare ett.

År 2005 omdisponerades den återstående sträckan mellan Finlandsgatan och Vandagatan genom målning till tre körfält, två i västlig riktning och ett i östlig. Härigenom utvanns i praktiken två västgående körfält på hela sträckan mellan Husbyrondellen och E 18/Barkarby. Projektets syfte hade därmed i praktiken uppnåtts för denna riktning, om än i ett förenklat utförande.

Efter färdigställandet av den första etappen har trafikstudier visat att också i riktning mot Kista (österut) utgör den aktuella vägsträckan inte längre en flaskhals i trafiksystemet. Flaskhalsarna i denna riktning finns nu istället vid Hjulstakorset respektive Barkarby på den västra sidan och vid Husbyrondellen på den östra sidan. Då ytterligare ombyggnadsåtgärder på Akallavägen därmed i dagens läge i praktiken knappast ger någon effekt har projektet avslutats. Härigenom undviks också ett ianspråktagande av grönytor invid Hansta naturreservat och drygt 10 mnkr kan inbesparas.

Den särskilda del av projektet, som omfattade en provisorisk breddning av Hanstavägen mellan Husbyrondellen och Kista (Norgegatan), genomfördes år 2002 till en kostnad av 8,1 mnkr. Härigenom uppnåddes en välbehövlig förbättring av trafikframkomligheten mot Kista från norr och väster.

Eftersom projektet har varit avsett som ett provisorium, både vad gäller Akallavägen och Hanstavägen, har det utförts i en relativt enkel standard. De två nya broar som ingår i projektet har t ex byggts med stomme av trä istället för betong.

Ekonomi

Projektet har i sin helhet kostat 38,1 mnkr, varav 8,1 mnkr för Hanstavägen och 30 mnkr för Akallavägen. Till detta kan komma ca 0,3 mnkr för eftersläpande bullerskyddsåtgärder. Projektet har således väl hållit sig inom totalbudgeten 45 mnkr.

I och med att vägytorna har ökat medför projektet en viss ökning av kostnaderna för drift och underhåll.

Enligt vägverkets tidplan öppnas nya E 18 för trafik år 2014. Vid den tiden skall Akallavägen återställas till sitt tidigare utseende enligt kommunfullmäktiges beslut. Kostnaden för återställandet har beräknats till ca 5 mnkr. Detta får tas upp som ett separat projekt då E 18 öppnas.

Näringsliv och jobb i regionen

Projektet har medfört en förbättrad framkomlighet på snittet över Järvafältet och har därmed rimligen varit till fördel för näringslivet i nordvästsektorn, i synnerhet Kista. Enkäter har visat att Kistaföretagarnas synpunkter påfallande ofta rör den mindre goda trafikillgängligheten till området.

Miljö

Järvafältet ingår i den kanske viktigaste av Stockholms s k gröna kilar. Då projektet övertvårar en del av kilen har miljöfrågorna ägnats stor uppmärksamhet. Som kompensation för ianspråktagandet av grön mark har skyddande och skuggande skyddsplanteringar samt markmodelleringar utförts till en kostnad av ca 0,5 mnkr.

I kontorets utlåtande till gatu- och fastighetsnämnden år 2000, inför genomförandet av projektet, angavs att riktvärdena för bullerskydd i stadens miljöprogram skulle följas så att berörda fastigheter skulle erbjudas tilläggsisolering av de fönster som vetter mot Akallavägen. Objektet faller inom kategorin "väsentlig ombyggnad" av väg. Med hänsyn till att bara ca sju år återstår av provisorietiden och att inomhusvärdena inte är särdeles höga kommer kontoret att verka för prisbilliga bullerskyddslösningar. Kontoret ser inga hinder att lösa bullerfrågorna i särskild ordning, även om projektet som helhet är avslutat.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner denna slutredovisning av Akallavägens ombyggnad.

Slut