



STADSBYGGNADSKONTORET
MARKKONTORET
TRAFIKKONTORET

GEMENSAMT
TJÄNSTEUTLÅTANDE

2005-08-31

Kontaktpersoner:

Stig Holmstedt
Stadsbyggnadskontoret
Tel. 08-508 273 04

Till

Stadsbyggnadsnämnden 2005-09-22
Marknämnden 2005-09-22
Trafiknämnden 2005-09-22

Tomas Victorin
Markkontoret
Tel 08-508 270 80

Rolf Gäfvert
Trafikkontoret
Tel 08-508 263 27

Utredning om Huvudstaledens sträckning. Anmälan

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden, marknämnden och trafiknämnden godkänner kontorens gemensamma redovisning.

Ingela Lindh

Göran Långsved

Per Aronsson

Sammanfattning

På uppdrag av Solna, Stockholm, Vägverket, Regionplane- och trafikkontoret och Sundbyberg har Tyréns AB tagit fram en lokaliseringsutredning för Huvudstaleden. Syftet har varit att precisera läget för leden, bl a för att ge ett bättre underlag för kommunernas översiktsplanering.

Utredningen föreslår en sträckning i tunnel genom Huvudsta i Solna. För delen mellan Solna och Ulvsundavägen i Stockholm behandlas dels en sträckning via den nuvarande Huvudstabron och dels en nordligare sträckning, Alternativ Triton, som når Ulvsundavägen mittför Brommahangarna.

Kostnaden anges till 3 000 mnkr för Huvudstabroalternativet och 5 200 eller 7 400 mnkr för Tritonalternativet beroende på om leden läggs på bro över Ballstaviken eller i tunnel därunder.

Kontoren instämmer i utredningens planeringsrekommendation att Huvudstabroalternativet bör föredras dels av kostnadsskäl dels därför att det inte står i konflikt med planerna på en kraftig förtätning av Ulvsundaområdet med bostäder och arbetsplatser. Om förtätningsprojektet förändras kan valet av utbyggnadsalternativ åter övervägas.

Bakgrund

Huvudstaleden är en avsedd vägförbindelse mellan Karlberg och västerort via Huvudsta i Solna. Den har varit avsedd att byggas ut sedan decennier tillbaka. Syftet har i första hand varit att avlasta det befintliga gatunätet i Solna och västerort och därmed möjliggöra en tätare bebyggelse i dessa områden. På 70-talet byggdes Huvudstabron mellan Ulvsunda och Huvudsta som en del av den planerade Huvudstaleden, då i en avsedd sträckning i ytläge mellan Karlberg och Åkeshov. Vidare utbyggnader av leden har därefter inte kunnat prioriteras i förhållande till andra stora väg- och banprojekt i regionen.

Sedan 1980-talet har det av miljöskäl inte längre setts som realistiskt att planera för ytförläggningar av delarna genom Huvudsta i Solna och Bromma i västerort. För Stockholms del utfördes år 1990 en studie för delen mellan Huvudstabron och Åkeshov/Brommaplan, i huvudsak i tunnel.

Från slutet av 1980-talet har det s k Tritonalternativet framstått som ett huvudalternativ för sträckningen mellan Solna och Ulvsundavägen, se kartsnitt på utredningens framsida. En översiktlig lokaliseringsstudie utfördes år 1996 i samarbete mellan Stockholm, Solna och Sundbyberg för detta alternativ.

Behovet av bostäder inom regionen är stort. Samtidigt är gatunätet i västerort, Solna och Sundbyberg behäftat med avsevärda miljö- och kapacitetsproblem. Som ett led i att möjliggöra en tätare bebyggelse för att lösa bostadsbehovet har nu en ny lokaliseringsutredning nu tagits fram för Huvudstaleden mellan Karlberg och Ulvsundavägen av Tyréns AB på uppdrag av Solna, Stockholm, Vägverket, Regionplane- och trafikkontoret och Sundbyberg.

Huvudstaleden ingår i Stockholms översiktsplan, 2001 års regionplan (RUFs) och Stockholmsberedningens åtgärdslista, men ingår inte i Vägverkets långtidsplaner på nationell eller regional nivå.

Kontorens synpunkter

Kapacitetsbristen i gatunätet i de inre delarna av västerort kan i praktiken endast till en liten del avhjälpas med lokala förstärkningsåtgärder. För att få

en verksam förbättring av framkomligheten, särskilt vid en fortsatt utbyggnad av bostäder och arbetsplatser i området, krävs även nya vägförbindelser som avlastar Drottningholmsvägen och Tranebergsbron. Huvudstaleden är ett sådant projekt.

Det kan särskilt nämnas att stadsbyggnadskontoret har påbörjat ett programarbete för en mycket omfattande förtätning av Ulvsundaområdet med bostäder och arbetsplatser.

Huvudstaledens funktion är beroende av att dess trafik kan avvecklas vid Karlberg. Detta torde innebära att Norra länken bör ha byggts ut och Klarastrandsleden ha förstärkts innan Huvudstaleden tas i bruk.

I utredningen redovisas två alternativa sträckningar mellan Solna och Ulvsundavägen. Genom Huvudsta är sträckningen gemensam, se översiktskarta på utredningsrapportens framsida.

I *Alternativ Huvudstabron* leds leden in på den nuvarande Huvudstabron från Huvudstatunneln fram till en trafikplats vid Ulvsundavägen. Det har inte ingått i utredningens uppdrag att studera vidare sträckningar väster om Ulvsundavägen. Då Kvarnbacksvägen redan idag är fullt belastad får det dock förutsättas att ett val av detta alternativ kompletteras med åtgärder även väster om Ulvsundavägen. I annat fall skulle Huvudstaleden inte kunna ta emot alla de västerortstrafikanter som skulle vilja färdas där.

Kostnaden för Huvudstabroalternativet anges till 3 000 mnkr för sträckan mellan Karlberg och Ulvsundavägen. En troligen avsevärd kostnad för åtgärder väster om Ulvsundavägen får läggas till detta.

Med *Alternativ Triton* förstärks ledens regionala karaktär då den även får en funktion som trafikeringsalternativ mellan E 18 i nordväst och inre ringen vid Karlberg. En svaghet med Tritonalternativet för Stockholms del är att det ger en något mindre avlastning av Drottningholmsvägen och Tranebergsbron än Huvudstabroalternativet.

För Tritonalternativet har utredningen behandlat både bro över Bällstaviken och tunnelförläggning. För broalternativet anges kostnaden till 5 200 mnkr för sträckan mellan Karlberg och Ulvsundavägen. För alternativet med tunnel under Bällstaviken anges kostnaden till 7 400 mnkr.

Kontoren instämmer i utredningens planeringsrekommendation att Huvudstabroalternativet bör föredras dels av kostnadsskäl dels därför att det inte står i konflikt med planerna på en kraftig förtätning av Ulvsundaområdet med bostäder och arbetsplatser. Om förtätningsprojektet förändras kan valet av utbyggnadsalternativ åter övervägas.



Kontorens förslag

Kontoren föreslår att respektive nämnd godkänner den lämnade redovisningen.

SLUT