



Handläggare: Håkan Serdén
Telefon: 08-508 01 114

Till
Rinkeby_kista stadsdelsnämnd

Hanstamotet, samråd om förslag till detaljplan för del av Förbifart Stockholm

Remiss från stadsbyggnadskontoret (S-Dp 2009-18965-54)

Förslag till beslut

1. Tjänsteutlåtandet utgör svar på remissen
2. Omedelbar justering

Olle Johnselius
stadsdelsdirektör

Verner Stadthagen
administrativ chef

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utbyggnad av en trafikplats vid Akalla för vägprojektet Förbifart Stockholm. Söder om Akalla går Förbifarten i tunnel. Vid Akalla lämnar Förbifart Stockholm tunneln och går vid Hansta i ett öppet tråg till Häggvik. Detaljplanen bygger på Trafikverkets arbetsplan för Förbifart Stockholm, vilken följer Väglagen och Miljöbalken. För Hanstamotet har en egen miljökonsekvensbeskrivning tagits fram. Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning har i allt väsentligt inget att invända mot det rubricerade samrådsunderlaget. Förvaltningen kan konstatera att de synpunkter som Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd lämnade i sitt remissvar över ärendet "Förbifart Stockholm – plansamråd" i oktober 2009 till större delen tillgodosetts inom ram för gällande förutsättningar. Dessa synpunkter berörde att anpassa förbifarten för kollektivtrafik samt att i möjligaste mån minska de barriäreffekter som uppstår mellan Akalla och Hansta naturreservat i Förbifartens öppna del. Förvaltningen har tre synpunkter i anslutning till detaljplanen. Dessa rör ytterligare åtgärder för att begränsa störande buller i bostäder, gång- och cykelvägarnas utformning samt att behovet av tvärförbindelser över planområdet tillgodoses även för gående och cyklister under den långa byggtiden.

Bilagor:

1. Planbeskrivning 2011-06-16
2. Genomförandebeskrivning 2011-06-16
3. Plankarta S-Dp 2009-18965-54



Remissbehandling

För utbyte av information och synpunkter har stadsbyggnadskontoret enligt Plan- och bygglagen 5 kap 20 § inbjudit ett fyrtiotal instanser, däribland Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning, till samråd om ett av kontoret upprättat förslag till detaljplan för Förbifart Stockholm, Hanstamotet i stadsdelarna Akalla och Hansta (S-Dp 2009-18965-54). Synpunkter på detaljplaneförslaget skulle ha inkommit till stadsbyggnadskontoret senast den 7 oktober 2011, men nämnden har fått förlängd remisstid till den 25 november 2011. Förslag till detaljplaner kommuniceras normalt inom staden mellan stadsbyggnadskontoret och berörd förvaltning genom s.k. kontorsremiss. Men mot bakgrund av detta ärendes vikt har förvaltningen valt att också ge stadsdelsnämnden möjlighet att lämna synpunkter.

Förbifart Stockholm och dess utformning har tidigare behandlats av Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd i anslutning till yttranden över Översiktsplan – Samrådsunderlag (januari 2009), Förbifart Stockholm – Plansamråd (oktober 2009) samt Förbifart Stockholm – arbetsplan från Vägverket (november 2009).

Förslaget till detaljplan

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utbyggnad av en trafikplats vid Akalla för vägprojektet Förbifart Stockholm. Söder om Akalla går Förbifarten i tunnel. Vid Akalla lämnar Förbifart Stockholm tunneln och går vid Hansta i ett öppet tråg till Häggvik. Trafikplatsen innebär en ombyggnad av Hanstavägen, med en cirkulationsplats och rampanslutningar till Förbifarten och nya gång- och cykelförbindelser. I samband med utbyggnaden av trafikplatsen får Akallalänken en ny sträckning i Finlandsgatans förlängning och blir en lokalgata. Trafikplatsen har preliminärt fått namnet Hanstamotet och kommer att utgöra en av den 21 km långa Förbifartens sex trafikplatser. Förbifart Stockholm, som utgörs av en sexfältig motorväg i huvudsak i tunnel, ska binda ihop Stockholms södra delar med de norra och därmed minska restider för boende och företag i regionen. Leden ger också förutsättningar för en utveckling med stark tillväxt i regionen. Vid sträckan förbi Hansta beräknas Förbifart Stockholm år 2035 få cirka 100 000 fordon/dygn. Med trafiken på ramper uppgår trafiken till cirka 130 000 fordon/dygn. Den anslutande Hanstavägen beräknas få 34 000 fordon/dygn, marginellt högre än dagens trafik.

Planområdet omfattar ett område mellan kommungränsen till Sollentuna i norr, Hansta naturreservat i väster och kvarteret Vanda i öster. I söder avgränsas planområdet i höjd med Stenhagens bollplan. I planområdet ingår även Hanstavägen längs kvarteret Vanda. Detaljplanen bygger på Trafikverkets arbetsplan för Förbifart Stockholm, vilken följer Väglagen och Miljöbalken. I stadens översiktsplan finns trafikleden redovisad som utbyggnadsprojekt med sträckning för ny huvudväg från Skärholmen i söder via Ekerö till Häggvik i norr. En stor del av planområdet är beläget inom Hansta naturreservat. Staden har godkänt förslaget till naturreservat under förutsättning att en eventuell framtida ”yttre tvärled” vid reservatets östra kant kan genomföras om detta visar sig nödvändigt. Till arbetsplanen för Förbifart Stockholm har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram för hela sträckan. För Hanstamotet har en egen MKB tagits fram. Efter sam-



råd med länsstyrelsen och berörda grannkommuner har denna begränsats till att omfatta: kollektivtrafikeringen, tunnelsäkerhet, Förbifartens totala påverkan på resvanor och trafikrörelser i hela stockholmsregionen, buller, luftkvalitet, natur-, kultur- och rekreativvärden, byggskedet samt boendemiljön under byggskedet.

För en närmare beskrivning av planförslaget hänvisas till bilagda handlingar.

Förvaltningens synpunkter

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning har i allt väsentligt inget att invända mot det rubricerade samrådsunderlaget. Förvaltningen kan konstatera att de synpunkter som Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd lämnade i sitt remissvar över ärendet "Förbifart Stockholm – plansamråd" i oktober 2009 till större delen tillgodosetts inom ram för gällande förutsättningar. Dessa synpunkter berörde att anpassa förbifarten och dess anslutande trafikplatser för kollektivtrafik samt att i möjligaste mån minska de barriäreffekter som uppstår mellan Akalla och Hansta naturreservat i Förbifartens öppna del. Förvaltningen har tre synpunkter i anslutning till föreliggande förslag till detaljplan.

Andelen bullerstörda väntas minska med cirka 10 procent i sydvästra delen av Akalla samt öka med cirka 10 procent i den nordvästra delen. Den senare gruppen väntas omfatta cirka hundratalet boende i högt belägna bostäder. Enligt stadsbyggnadskontoret kommer berörda fastighetsägare att erbjudas fönsteråtgärder. Som ett komplement till dessa, föreslår förvaltningen, att naturområdet omedelbart nordöst om tunnelmynningen planteras med högväxande vegetation som blir bullerdämpande. Detaljplanen bör också kunna medge att berörd mark senare disponeras för bebyggelse med arbetsplatser. Denna bebyggelse skulle i förhållande till bostäderna kunna utgöra en bullerdämpande skärm mot förbifarten i dess öppna del mellan tunnelmynningen och Hanstavägen.

Gång- och cykelvägarna inom planområdet ges en lutning 1:40, vilket innebär en *mindre god standard*. Detta innebär att trafikanter i rullstol kan få svårigheter att ta sig fram. Eftersom denna standard finns på det befintliga anslutande gång- och cykelvägnätet anses detta acceptabelt, enligt planbeskrivningen. Förvaltningen arbetar med att tillgänglighetsanpassa det befintliga gång- och cykelvägnätet och anser därför att nyanlagda sådana vägar bör vara av *god standard*. Förvaltningen anser att hänsynen till de rörelsehindrade kräver detta.

Förvaltningen förutsätter slutligen att stadsbyggnadskontoret i den fortsatta planeringen ser till att behovet av tvärförbindelser över planområdet tillgodoses även för gående och cyklister under den långa byggtiden. Inte minst de många barnen och ungdomarna i förskole- och skolåldern är i stort behov av dessa. Under såväl skoltid som fritid används naturområdet väster om planområdet av dessa barn och ungdomar. Det är således av stor vikt att gc-vägen mellan Stenhagens bollplan och Hägerstalund ges en fungerande provisorisk lösning under byggtiden.
