

**Handläggare**  
Pierre Savard  
08-508 262 41**Till**  
Trafiknämnden  
2015-10-15

## **Förbifart Stockholm, tilläggsavtal för ny gång- och cykelbana på del av Akallalänken. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner tilläggsavtal nummer 1, till genomförandeaftal för Förbifart Stockholm med Trafikverket.
2. Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till genomförande av ny gång- och cykelbana på Akallalänken till en beräknad utgift om 8,5 miljoner kronor.

Per Anders Hedkvist  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefCamilla Byström  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Ett nytt tilläggsavtal till genomförandeaftalet för Förbifart Stockholm har tagits fram med Trafikverket. Avtalet omfattar en överenskommelse om att Trafikverket i samband med flytten av delar av Akallalänken återställer ytan intill vägen med en ny gång- och cykelväg som idag saknas men som finns utpekad som pendlingsstråk i Stockholms stads cykelplan. Staden står för de merkostnader som är förknippade med arbetet till ett fast pris om 7,1 miljoner kronor enligt bifogat avtal.

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 262 41  
Växel 08-508 272 00  
pierre.savard@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

Vägen ligger inom ett känsligt område i Igelbäckens kulturresevat och vägsträckningen och dess bredd har noggrant tagits fram i samarbete med bl.a. länsstyrelsen, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, stadsmuseet och trafikkontoret. Eftersom den nya gång- och cykelvägen gör ett intrång i reservatet kan staden enligt reservatsföreskrifterna åläggas att utföra kompensationsåtgärder. Dessa åtgärder är idag inte fastlagda varför ingen exakt kostnad kan anges. Uppskattad kostnad för dessa inklusive viss egen tid beräknas till cirka 1,4 miljoner kronor.

### Bakgrund

Hela sträckan utmed Akallalänken är utpekad som pendlingsstråk med prioritet 2 i Stockholms stads cykelplan. Stråket är också utpekad i Trafikverkets, landstingets och länsstyrelsens cykelplan för Stockholms län som ett regionalt stråk. Även cykelbanan utmed Norrviksvägen inom Järfälla kommun är utpekad som pendlingsstråk respektive regionalt stråk. Norrviksvägen ansluter till Akallalänken och är ett stråk mellan Barkarby/Järfälla och Akalla/Kista/Sollentuna. När Akallastråket har byggts ut kommer det att finnas en gen cykelkoppling mellan norra Järva, Sollentuna och södra Järva, Barkarby och de västra delarna av Västerort.



*Bild 1. Översiktsbild över området. Bilden är från Stockholms stads Cykelplan och visar åtgärdsbehov på pendlingsstråken.*

Utmed Akallalänken finns idag en cykelbanan på östra sidan om vägen på sträckan mellan Finlandsgatan och Hästa gård men på

övriga sträckan mellan Hästa gård och Hjulsta trafikplats saknas cykelbana. Cyklisterna är där hänvisade till den grusade Sjuhällsstigen som är belägen cirka 300 meter öster om Akallalänken.

Förbifart Stockholm kommer att behöva ta i anspråk den mark där Akallalänken är placerad idag på sträckan mellan Hjulsta trafikplats och Hästa gård. Därmed behöver Trafikverket flytta den sträckan av Akallalänken österut. Den nya placeringen av Akallalänken finns med i två av detaljplanerna för Förbifart Stockholm, trafikplats vid Hjulsta (Dp 2009-20807-54) och Förbifart Stockholm tunnel Hästa (Dp 2010-00804-54).

2013 gav staden Trafikverket i uppdrag att projektera och bygga det saknade gång- och cykelstråket längs med den flyttade Akallalänken ovanpå den flyttade ledningsgraven mellan Hästa gård och Hjulsta trafikplats. Staden ska ersätta Trafikverket för de merkostnader som är förknippade med detta arbete.

Den 7 februari 2014 fattade Trafik- och renhållningsnämnden inriktningsbeslut för ”Cykelplan – utbyggnad av pendlingsstråk. Inriktningsbeslut 2” med diarienummer T2013-313-056000. I detta beslut ingick Akallalänken med en summa på cirka 13 mnkr.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontorets avdelning för trafikplanering i samråd med Trafikverket.

### **Ärendet**

Den flyttade Akallalänken byggs inom Igelbäckens kulturresevat. För att ingreppet i det känsliga kulturlandskapet ska kunna minimeras har sektionen medvetet hållits nere.

Projekteringsförutsättningarna för den flyttade Akallalänken har varit:

- 12 meter vägsektion totalt, vilket ansetts som maxbredd ur reservatssynpunkt, dvs. en minskning av körbanebredden från dagens cirka 10 meter till 8 meter, samt en ny 4 meter bred gång och cykelbana
- 50 km/h (med möjlighet till 60 km/h) istället för dagens 70 km/h



 Dubbelriktad gång- och cykelbana

*Bild 2. Den flyttade Akallälven med gång- och cykelbanan.*

Eftersom den nya cykellänken är beroende av Förbifart Stockholm och flytten av Akallalänken har Stockholm stad samarbetat med Trafikverket som har projekterat vägen inklusive gång- och cykelbanan. Avsikten är att Trafikverket ska återställa marken ovanpå det intilliggande omlagda ledningstråket med en ny gång- och cykelbana.

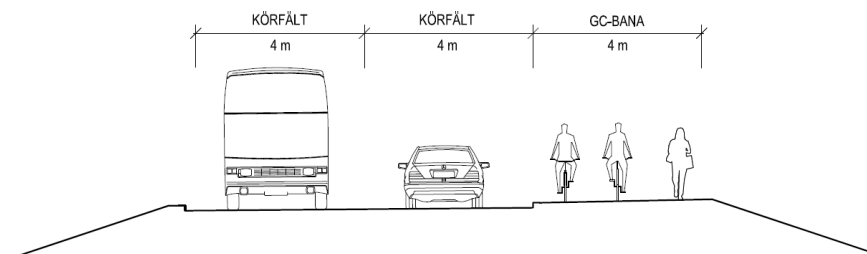
Akallalänken kommer att behöva placeras om inom Igelbäckens kulturresevat och berörd del är klassad som extra känslig. Av den anledningen har bland annat stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen stadsmuseet, länsstyrelsen och trafikkontoret behövt arbeta med frågorna rörande vägens intrång i kulturresevatet. Vägen har slingrats genom landskapet för att undvika fornminnen och för att göra så lite åverkan som möjligt på resevatet. Stadsmuseet har sammanfattat arbetet, se bilaga 2.

I resevatsföreskrifterna för Igelbäckens kulturresevat står det bland annat: *Utan resevatstillstånd är det förbjudet att anlägga körbar väg eller parkeringsplats, eller asfaltera befintliga vägar eller parkeringsplatser, utöver sådana som anges i avsnittet "planerade förändringar" i skötselplanen.*

Eventuellt kan kompensationsåtgärder komma att behöva göras på grund av det ökade intrånget i Igelbäckens kulturresevat. Dagens väg, som saknar gång- och cykelbana har en körbana på cirka 10 meter, och den nya vägen får en körbana inklusive gång- och cykelbana på 12 meter. Det innebär att intrånget ökar med cirka 2 meter i sektionen.

### **Analys och konsekvenser**

Framkomligheten ökar för cykeltrafiken eftersom en 1,2 km ny och asfalterad förbindelse öppnas upp över Järvafältet där det idag mestadels finns grusvägar. Det är en belyst gång- och cykelbana vilket är positivt ur säkerhetssynpunkt. Bredden är 4 meter. Gång- och cykelbanan skiljs från körbanan med en kantsten. Antalet gående på sträckan bedöms bli få i förhållande till antalet cyklister, då det finns alternativa promenadvägar på Järvafältet.



*Bild 3. Sektion för Akallalänken med två stycken 4 meterskörfält samt 4 meters gång- och cykelstråk.*

En tydligt markerad rödfärgad cykelöverfart föreslås i korsningen vid Hästa Gård för att öka säkerheten för cykeltrafiken.

Cykelbanans bredd innebär att god standard för pendlingsstråk enligt Stockholms stads cykelplan inte uppnås. Enligt Stockholms stads Cykelplan är god standard för pendlingsstråken med gång och cykel 5 meter. Eftersom mängden fotgängare bedöms bli få och att det finns alternativa promenadvägar på Järvfältet så har sektionen på 4 meter ändå bedömts kunna fungera bra.

Körbanan är projekterad med 8 meters bredd vilket har ansetts vara acceptabelt för denna väg, dvs. en minskning från dagens ca 10 meter. Den skyltade hastigheten blir 50 km/h eller 60 km/h istället för 70 km/h som vägen är skyltad idag. Den flyttade Akallalänken kommer inte att ha lika rak sträckning som dagens Akallalänk på grund av att vägen kommer att slingras genom landskapet för att undvika bland annat fornminnen. Idag trafikeras vägen med buss och avsikten är att även den framtida vägen ska kunna trafikeras med buss.



*Bild 4. Akallalänken idag*

Den separata gång- och cykelbanan innebär ökade drift och underhållskostnader från och med färdigställandet. Det är svårt att förutspå Akallalänkens framtida trafikmängder, eftersom de påverkas av omgivande trafik- och stadsplanering i Järfälla (Barkarbystaden) och Stockholm.

Den nya gång- och cykelvägen gör ett intrång i reservatet och enligt reservatsföreskrifterna kan staden därför åläggas att utföra kompensationsåtgärder. Dessa åtgärder är idag inte fastlagda varför ingen exakt kostnad kan anges. Uppskattad kostnad för dessa inklusive viss egen tid beräknas till cirka 1,4 miljoner kronor.

### **Tilläggsavtalet**

Ett tilläggsavtal, se bilaga 1, har upprättats mellan Trafikverket och staden för en ny gång- och cykelväg längs den del av Akallalänken som läggs om. För att bli giltigt krävs att trafiknämnden och exploateringsnämnden godkänner avtalet. Staden ska ersätta Trafikverket för merkostnaderna som är förknippade med den nya gång- och cykelvägen till en fast kostnad om 7,1 miljoner kronor. Av totalbeloppet har staden redan betalat 975 000 kronor. Avstämning och betalning av resterande belopp på genomförda arbeten ska ske årligen i november/december.

### **Tidplan**

Trafikverket avser påbörja upphandling av genomförandet av bland annat den flyttade Akallalänken i oktober. I det ingår också gång- och cykelvägen.

Byggstart är planerad till sommaren 2016 och arbetet planeras vara klart 3:e kvartalet 2017.

**Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner tilläggsavtal nummer 1 till genomförandeavtal för Förbifart Stockholm, med Trafikverket.

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden fattar beslut om genomförande enligt utlåtande till en investeringskostnad på 8,5 miljoner kronor.

**Slut****Bilagor**

1. Tillägg till genomförandeavtal för de i Stockholm belägna sträckorna. Gång- och cykelväg längs Akallälänken.  
Tilläggsavtal nummer 1. Dnr Trafikverket: TRV 2013/30463.
2. Stadsmuseets sammanställning om kulturlandskapet och placeringen av den nya Akallälänken