



PM 2010:34 RIII (Dnr 319-2703/2009)

## Samråd Förstudie E4/E20 Kungens kurva – Skärholmen Remiss från Vägverket

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande  
Som svar på Vägverkets förslagshandling ”E4/E20 Förstudie Kungens kurva –  
Skärholmen” hänvisas till vad som anförs i denna promemoria.

**Föredragande borgarrådet Kristina Alvendal** anför följande.

### *Ärendet*

Vägverket har till Stockholms stad översänt en förslagshandling E4/E20 Förstudie Kungens kurva – Skärholmen. I förstudien föreslås åtgärder för att förbättra trafiksituationen i Kungens kurva – Skärholmen. I förstudien konstateras att transportbehovet inom området inte tillgodoses på ett tillfredställande sätt samt att befintliga kapacitetsproblem försämrar transportkvalitén, vilket riskerar att försvåra områdets utveckling.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

*Stadsledningskontoret* finner det mycket angeläget att förbättra trafiksituationen i området Kungens kurva – Skärholmen. Staden arbetar tillsammans med Huddinge kommun och det lokala näringslivet för en fortsatt utveckling av området.

*Stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden* anser att förstudiens förslag till steg 1-3-åtgärder i huvudsak är väl motiverade och måluppfyllande på kort sikt och att de därför bör genomföras omgående.

### *Mina synpunkter*

Kungens kurva – Skärholmen utgör en regional kärna och är ett av de strategiska tyngd- och utvecklingsområdena i Vision 2030 och i förslaget till ny översiktsplan. Här finns en stor potential att bygga samman två städer, Stockholm och Huddinge. Promenadstaden är en vision för hela staden och därför är det viktigt att denna tas som utgångspunkt i det vidare arbetet. En tydlig, naturlig koppling mellan de två stadsdelarna måste skapas.

Förstudiens tre första förslag, åtgärder som kan genomföras på kort sikt som till exempel förbättrad skyltning, digital väginformation, skapa fler körfält vid av- och påfarter bör genomföras omgående. I ett fjärde steg, nybyggnad och större ombygg-

nadsåtgärder, bör även en större överdäckning av den motorväg som så dramatiskt delar området formuleras och undersökas.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

Som svar på Vägverkets förslagshandling ”E4/E20 Förstudie Kungens kurva – Skärholmen” hänvisas till vad som anförs i denna promemoria.

Stockholm den 11 mars 2010

KRISTINA ALVENDAL

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Föreslagna steg 4-åtgärder
3. Samrådsunderlag ”Var med och förbättra trafiksituationen i Kungens kurva – Skärholmen”

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

Om Förbifart Stockholm byggs ökar trafikarbetet och därmed koldioxidutsläppen och miljöbelastningen i hela regionen. Bland annat blir de nationella och regionala klimatmålen då ännu svårare att uppnå. Vi är övertygade om att det enda i längden hållbara sättet att bygga ut Stockholm är med modern kollektivtrafik. Det är ett vägval som måste göras om Stockholm ska utvecklas som kollektivtrafikstad eller motorvägsstad. Eftersom nya motorvägar för stadstrafik både åter upp ekonomiskt utrymme för kollektivtrafiken och starkt gynnar fler bilar är det inte möjligt att göra både och.

Lokalt i Kungens kurva – Skärholmen medför anslutningarna till E4/E20 och det ökade vägområdet en kraftig barriärverkan vilket också leder till att utvecklingen av den regionala kärnan försvåras. En annan negativ effekt är den förväntade trafikökningen i det regionala vägnätet.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut
2. Avbryta alla planer på anpassning av Förbifart Stockholm i området
3. Påbörja en områdesplanering för Skärholmen och Kungens kurva och hur de kan länkas samman
4. Därutöver framföra följande

Kungens kurva - Skärholmen pekas ut som en regional kärna och ett strategiskt utvecklingsområde i förslaget till ny översiktsplan för Stockholm. Föredragande borgarråd menar att här finns stor potential att bygga ihop två städer, Stockholm och Huddinge. Stockholms stad och Huddinge kommun har också ett gott samarbete om utvecklingen av området. Vänsterpartiet vill tydliggöra att vår vision med Kungens kurva är att koppla samman handelsplatsen Kung-

ens kurva med bostadsområdet Skärholmen. Idag är det två helt separata områden med olika inriktning som skiljs åt av ett motorvägslandskap och av- och påfarter. Det är svårt att se en realistisk utveckling för området som inte inbegriper en omfattande överdäckning av E4/E20.

Trimningsåtgärder för att underlätta trafikflödet är nödvändiga i dagsläget men kapacitetsproblemen på vägnätet i och kring Kungens kurva hänger samman med områdets fokusering på bilburen externhandel. Idag alstrar handeln i området trafikmängder motsvarande en medelstor stad vilket är allt annat än hållbart. Som stadsmiljö är området också helt utformat för bilen. Enligt vår mening bör ett av de övergripande projektmålen för förstudien vara att finna lösningar som förbättrar de kollektiva kommunikationerna till och från området. Gångtrafikanters framkomlighet till de kollektiva färdmedlen måste förbättras och målsättningen vara att fler lämnar bilen hemma för att istället resa kollektivt till Kungens kurva.

Vi vill utveckla Kungens kurva – Skärholmen till ett område där bostäder, handel och arbetsplatser samspelar. Vi vill bygga Spårväg syd som länkar samman de södra gröna tunnelbanelinjerna med pendeltåget i Älvsjö och röda linjen mot Fruängen och sedan via Kungens kurva och röda linjens tunnelbana i Skärholmen och fortsätter vidare mot pendeltåget i Flemingsberg. Vi säger nej till Förbifart Stockholm som ytterligare kommer att öka barriärerna mellan Kungens kurva och Skärholmen och öka trafiken i området.

## **Kommunstyrelsen**

**Reservation** anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

Vägverket har till Stockholms stad översänt en förslagshandling E4/E20 Förstudie Kungens kurva – Skärholmen. I förstudien föreslås åtgärder för att förbättra trafiksituationen i Kungens kurva – Skärholmen. I förstudien konstateras att transportbehovet inom området inte tillgodoses på ett tillfredställande sätt samt att befintliga kapacitetsproblem försämrar transportkvalitén, vilket riskerar att försvåra områdets utveckling.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. Vid beredningen har samverkan skett med Huddinge kommun.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 16 februari 2010 har i huvudsak följande lydelse.

#### **Sammanfattning**

Vägverket har till Stockholm stad översänt en förslagshandling E4/E20 Förstudie Kungens kurva – Skärholmen. I förstudien föreslås åtgärder för att förbättra trafiksituationen i Kungens kurva – Skärholmen. I förstudien konstateras att transportbehovet inom området inte tillgodoses på ett tillfredställande sätt samt att befintliga kapacitetsproblem försämrar transportkvalitén, vilket riskerar att försvåra områdets utveckling.

Ärendet har beretts av exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnde och trafik- och renhållningsnämnden. I beredningen har man samverkat med Huddinge kommun. Av det gemensamma tjänsteutlåtandet ifrån berörda nämnders förvaltningar framgår att dessa i likhet med Huddinge kommun anser föreslagna åtgärder steg 1-3 omedelbart bör påbörjas samt att steg 4-åtgärderna behöver vidareutvecklas i enlighet med förstudiens intentioner samt sättas in i ett större sammanhang. Stadsledningskontoret delar denna uppfattning.

#### **Ärendet**

Stockholm stad har av Vägverket erhållit Förslagshandling E4/E20 Förstudie Kungens kurva – Skärholmen för synpunkter. Ärendet har inom staden remitteras till exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden.

Syftet med förstudien är att förbättra kapacitetsproblem i området Kungens kurva – Skärholmen. Vägverket har tagit fram förstudien i dialog med Stockholm stad och Huddinge kommun. De bägge kommunerna har varit med och finansierat förstudien.

Förstudien redovisar en nulägesanalys över området samt befintliga brister och problem. Utifrån denna analys redovisas förslag till tänkbara åtgärder. De föreslagna åtgärderna redovisas i fyra steg.

Steg 1-åtgärderna är åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt, till exempel förbättrad skyltning på E4/E20 och väginformation inom området samt förbättrad vägvisning för gående och cyklister.

Åtgärderna enligt steg 2 ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät, till exempel digital väginformation på E4/E20 och omväxlande väjningsplikt med hjälp av variabla meddelande skyltar.

Steg 3 åtgärderna innebär mindre ombyggnader såsom breddning, mitträcke, sidoområ-

desåtgärder, ombyggnad av korsningar och andra förbättringsåtgärder.

Föreslagna åtgärder enligt steg 4 innebär mer omfattande ombyggnader eller nybyggnader.

#### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts av stadsdirektörens stab i samråd med stadsledningskontorets finansavdelning.

#### **Stadsledningskontorets synpunkter och förslag**

Stadsledningskontoret finner det mycket angeläget att förbättra trafiksituationen i området Kungens kurva – Skärholmen. Staden arbetar tillsammans med Huddinge kommun och det lokala näringslivet för en fortsatt utveckling. Området är idag Nordens största handelsplats, men rymmer också mycket annat. Trafiksituation i området är besvärlig och kan om den inte förbättras bli ett hinder för alla de satsningar som planeras i Kungens kurva – Skärholmen.

Kungens kurva – Skärholmen utgör en regional kärna och är ett av de strategiska tyngd- och utvecklingsområdena i Vision 2030 och i förslaget till ny översiktsplan.

Stadsledningskontoret instämmer i det gemensamma tjänsteutlåtandet ifrån exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret och hänvisar till det. Det innebär att kontoret anser att åtgärderna enligt steg 1–3 bör påbörjas snarast. Intentionerna i åtgärderna i steg 4 är positiva men dessa behöver studeras ytterligare och belysas i ett större sammanhang. Det är angeläget att en eventuell ombyggnation av trafikplats Kungens Kurva samordnas planeringsmässigt med byggnationen av Förbifart Stockholm.

#### **Stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 4 februari 2010 att överlämna och återropa kontorens tjänsteutlåtande daterat 15 januari 2010 som svar på remissen från kommunstyrelsen.

*Reservation* anfördes av Cecilia Obermüller (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Anders Nordenskiöld (V), *bilaga 1*.

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 11 februari 2010 att besvara kommunstyrelsens remiss angående förstudie E4/E20 Kungens kurva – Skärholmen i enlighet med kontorens tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Torkel Tigerschiöld (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Ann-Margarethe Livh (V), *bilaga 1*.

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 8 februari 2010 att besvara kommunstyrelsens remiss angående förstudie E4/E20 Kungens kurva – Skärholmen i enlighet med kontorens gemensamma utlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S), Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets, exploateringskontorets och trafikkontorets** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 15 januari 2010 har i huvudsak följande lydelse

### **Sammanfattning**

Vägverket har översänt Förslagshandling E4/E20 Förstudie Kungens kurva - Skärholmen till Stockholms stad och Huddinge kommun för synpunkter senast den 12 februari 2010.

Vägverket har arbetat fram ett förslag till förstudie i syfte att belysa befintliga brister och problem och föreslå åtgärder för att förbättra trafiksystemets funktion på kort och lång sikt i Kungens kurva - Skärholmen. I förstudien konstateras att transportbehovet inom området inte tillgodoses på ett tillfredsställande sätt samt att befintliga kapacitetsproblem försämrar transportkvaliteten, vilket riskerar att försvåra områdets utveckling.

Förvaltningarna i Stockholms stad och Huddinge kommun anser i ett gemensamt yttrande att arbetet med att genomföra föreslagna steg 1-3-åtgärder omedelbart behöver påbörjas. Både i Huddinge kommun och i Stockholms stad vill förvaltningarna framhålla att steg 4-åtgärderna för trafikplats Kungens kurva behöver vidareutvecklas i enlighet med förstudiens intentioner samt sättas in i ett större sammanhang. I enlighet med visionen för Kungen kurva – Skärholmen behöver en omformning av trafikplatsen anpassas för att möjliggöra en framtida överdäckning på berörd del av E4/E20. Därmed krävs även stadsbildsanalyser och fördjupade studier av trafikplatsens utformning i relation till en framtida bebyggelse innan val av lämplig steg 4-åtgärd kan fattas. Förvaltningarna ser gärna att detta arbete påbörjas snarast möjligt.

### **Utlåtande**

#### *Remissen*

Vägverket Region Stockholm har i samarbete med Stockholms stad och Huddinge kommun arbetat fram förslag till förstudie för E4/E20 Kungens kurva – Skärholmen. Förstudiens samrådsunderlag är upprättat av Vägverket och har varit på samråd med allmänheten mellan den 20 oktober och den 10 december 2009.

Vägverket har nu även översänt förstudieförslaget till Stockholms stad och Huddinge kommun för yttrande senast den 12 februari 2010.

### **Bakgrund**

I Kungens kurva – Skärholmen området finns idag framkomlighets- och kapacitetsproblem både på det lokala vägnätet, till/från Kungens kurva – Skärholmen och till/från E4/E20. Trafikplats Kungens kurvas utformning, områdenas storlek och karaktär och utformning har gjort att orienterbarheten för både biltrafik och oskyddade trafikanter är dålig. Detta gäller lokalt inom områdena, mellan områdena och ut på E4/E20.

Kungens kurva – Skärholmen är i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF) utpekad som en regional stadskärna, vilket stöds i bland annat Stockholms stads ”Söderortsvision” och förslaget till ny översiktsplan för Stockholm, där Kungens kurva – Skärholmen är en av ytterstadens tyngdpunkter. Inom Huddinge kommun pågår arbetet med en fördjupad översiktsplan för den fortsatta utvecklingen av Kungens kurva.

Stockholms stad och Huddinge kommun har under en längre tid samarbetat kring sakfrågor som rör utvecklingen i Kungens kurva – Skärholmen. Under de senaste åren har samarbetet fått en allt tydligare struktur och det finns idag en organisation där både privata och offentlig aktörer i området ingår. Syftet med samarbetet är bland annat att knyta samman Kungens kurva och Skärholmen och att utveckla området till en levande förstad med en attraktiv mix av handel, arbete, bostäder, kultur och rekreation. En gemensam visionsbild har tagits fram för områdets framtida utveckling. Visionen bygger bland annat på god tillgänglighet till, från och inom området genom väl utvecklade väg- och spårssystem samt gång- och cykelvägar. Stockholms stad och Huddinge kommun har en gemensam syn i dessa frågor.

En viktig del för områdets utveckling är arbetet med gemensamma planeringsförutsätt-

ningar för den fysiska utvecklingen av området, där bland annat förbättrade kommunikationer till, från och inom området ingår. I områdets senaste kartläggning uppskattas antalet besökare till cirka 30 miljoner årligen, vilket markerar områdets tyngd som nordens största handelsplats. Till följd av områdets utvidgade handel och den alltjämt växande dragkraften som den regionala stadskärnan innebär medföljer framkomlighetsproblem för delar av vägnätet. Stockholms stad och Huddinge kommun har gemensamt under en längre tid drivit planering i syfte att möjliggöra förbättrad framkomlighet och tillgänglighet till, från och inom Kungens kurva – Skärholmen.

### **Förstudien**

Efter dialog har Vägverket åtagit sig att i samarbete med Stockholms stad och Huddinge kommun ta fram rubricerad förstudie i syfte att förbättra funktionen av befintligt trafiksystem samt möjliggöra för området att kunna hantera ett ökat trafikarbete till följd av ytterligare exploatering. Förstudien har finansierats gemensamt av Vägverket, Huddinge kommun och Stockholms stad.

Förstudien och de inkomna synpunkterna kommer att tillsammans med länsstyrelsens synpunkter och bedömning om betydande miljöpåverkan ligga till grund för vägverkets ställningstagande i den fortsatta hanteringen av planeringen.

Förstudien redovisar en nulägesanalys över området samt befintliga brister och problem. Utifrån denna har en funktionsanalys genomförts samt förslag till tänkbara åtgärder tagits fram. Föreslagna åtgärder har analyserats i relation till ett nollalternativ och dess måluppfyllelse, effekter och konsekvenser belysts.

Det övergripande projektmålen för förstudien är att finna lösningar som:

- förbättrar såväl kapaciteten som framkomligheten till/från E4/E20 och Kungens kurva/Skärholmen,
- bättre knyter samman Skärholmen och Kungens kurva för alla trafikantgrupper,
- fördelar trafiken mellan trafikplatserna i området,
- inte på något sätt negativt påverkar framkomligheten på E4/E20 samt
- ligger i linje med planerna för objekt Förbifart Stockholm.

I förstudien konstateras att transportbehovet inom området inte tillgodoses på ett tillfredsställande sätt under högtrafik, något som här råder under en stor del av helgen samt vissa vardagseftermiddagar. Det konstateras också att befintliga kapacitetsproblem försämrar transportkvaliteten, vilket riskerar att försvåra områdets utveckling.

Enligt fyrstegsprincipen ska åtgärder på identifierade problem prövas förutsättningslöst i fyra steg. Steg 1-åtgärder är åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt, t ex förbättrad skyltning på E4/E20 och väginformation inom området samt förbättrad vägvisning för gående och cyklister. Steg 2-åtgärder är åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät, t ex digital väginformation på E4/E20 och omväxlande väjningsplikt med hjälp av variabla meddelande skyltar. Steg 3-åtgärder är åtgärder som innebär be-gränsade byggnadsåtgärder t ex, breddning, mitträcke, sidoområdesåtgärder, ombyggnad av korsningar och andra förbättringsåtgärder i kombination med väginformatik-åtgärder. Steg 4-åtgärder är åtgärder i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnader, se bilaga 1 och 2. I remissen presenteras flera åtgärdsförslag för att förbättra dagens trafiksituation. Det uttalas att samtliga redovisade åtgärder fungerar både med och utan Förbifart Stockholm.

Föreslagna steg 1, 2 och 3-åtgärder skapar i olika grad var för sig och tillsammans ett bättre fungerande transportsystem. Dessa åtgärder kan genomföras omgående då de ryms inom gällande arbetsplaner. Kostnaderna för åtgärderna är förhållandevis låga och kräver ingen särskild politisk beslutsprocess eller ändringar av gällande detaljplaner. På sikt bedöms dock att effekterna av dessa åtgärder inte tillräckliga för att säkerställa en tillfredsstäl-

lande framkomlighet. För att säkerställa detta bedöms steg 4-åtgärder vara nödvändiga.

Som nästa steg föreslås beslut av val av ett av steg 4-alternativen inför framtagande av arbetsplan och eventuellt detaljplan. I det arbetet finns ett antal frågor som måste studeras närmare, bland annat hur gång- och cykelvägnätet ska vara utformat och hur de nya vägarna påverkar kollektivtrafiken.

### **Förvaltningarnas synpunkter, gemensamma med Huddinge kommun**

Förvaltningarna i Stockholm stad och Huddinge kommun anser att förstudiens förslag på steg 1-3-åtgärder i huvudsak är väl motiverade samt i hög grad synes vara måluppfyllande på kort sikt. Förvaltningarna anser att arbetet med att genomföra föreslagna åtgärder omedelbart behöver påbörjas samt att målsättningen bör vara att merparten av dessa bör kunna komma till ett förverkligande under 2010.

Förstudien innehåller förslag på fyra stycken steg 4-åtgärder för trafikplats Kungens kurva samt redovisar förutsättningarna för att tidigarelägga en ny trafikplats centralt i området i enlighet med Förbifart Stockholms arbetsplan. Förvaltningarna anser att det är positivt att förstudien prövat alternativa lösningar för trafikplats Kungens kurva samt att denna del av den regionala stadskärnan är i behov av en för området bättre anpassad trafikplats som medger hög framkomlighet, god tillgänglighet och god orienterbarhet, även för oskyddade trafikanter.

Med hänsyn till att Förbifart Stockholm förväntas kräva en byggtid på cirka 8 år är det högst lämpligt att en ombyggnation av trafikplats Kungens kurva samordnas tidsmässigt med förbifartens genomförande för att i möjligaste mån minimera den tid området förvandlas till en arbetsplats.

Förvaltningarna i Stockholms stad och Huddinge kommun är positiva till att trafikplats Kungens kurva vidareutvecklas i enlighet med förstudiens intentioner. Förvaltningarna vill dock framhålla att steg 4-åtgärderna för trafikplatsen behöver studeras vidare samt sättas in i ett större sammanhang. Trafikplatsen måste medge en bra och effektiv anslutning såväl till det lokala som statliga vägnätet samt bör i möjligaste mån bidra till att reducera trafikledningens barriäreffekter. I enlighet med visionen för Kungen kurva – Skärholmen behöver dock en omformning av trafikplatsen anpassas för att möjliggöra en framtida överdäckning på berörd del av E4/E20. Därmed krävs även stadsbildsanalyser och fördjupade studier av trafikplatsens utformning i relation till en framtida bebyggelse innan val av lämplig steg 4-åtgärd kan fattas. Förvaltningarna ser gärna att detta arbete påbörjas snarast möjligt.

### **Förvaltningarnas kompletterande synpunkter**

Som nämnts anser berörda förvaltningar i Huddinge och Stockholm att förstudiens förslag till steg 1-3-åtgärder i huvudsak är väl motiverade och måluppfyllande på kort sikt och att de därför bör genomföras omgående. Det synes för dagen inte sannolikt att dessa åtgärder kommer att kräva ekonomiska insatser från Stockholm i någon nämnvärd omfattning.

Förvaltningarna vill därutöver framhålla att det är viktigt att steg 4-åtgärder, som blir mycket omfattande, inte inkräktar på utbyggnaden av Förbifarten och att de inte allvarligt försämrar tillgängligheten mellan Skärholmen och det övergripande vägnätet.

### **Förslag till beslut**

Förvaltningarna föreslår att nämnderna överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

### **Slut**



## RESERVATIONER M.M.

### Stadsbyggnadsnämnden

*Reservation* anfördes av Cecilia Obermüller (MP) enligt följande

Föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att:

1. avbryta det arbete som hänger samman med Förbifart Stockholm
2. fortsätta den planering som syftar till att förbättra sambanden och minska barriärerna mellan Skärholmen och Kungens kurvaområdet
3. Påbörja arbete med planering av Spårväg syd
4. i övrigt anföra följande

Av de övergripande projektmålen i förstudien är de fyra första en god målsättning. Mål nr 5, dvs att projektet ska ligga i linje med Förbifarten kan inte tillstyrkas. Nämnden önskar i stället en resursöverföring från Förbifartsprojektet till Spårväg syd för att snabba upp denna planprocess

Klimathot och miljöförstöring talar för att vi måste anpassa resandet till kollektivtrafikens krav. All idag tillgänglig kollektivtrafik bygger på en linjestruktur, oavsett om det är spårtrafik med stationer eller busstrafik mellan en rad hållplatser.

När tunnelbanenätet byggdes ut strukturerades staden efter stationernas inbördes lägen. Vi fick en stjärnformad stad med ett koncentrerat centrum i mitten. Därefter har – i och med massbilismens tillkomst - bebyggelsen spridits ut till ett mer diffust mönster. I framtiden måste ny bebyggelse och nya stadsdelar lokaliseras i förhållande till varandra efter band med kollektivtrafikens linjer i mitten.

Spårväg Syd skulle binda ihop tunnelbanans Röda linjer mot Norsborg och Fruängen med pendeltågen i Älvsjö och Flemingsberg. Detta kan ses som ett smidigt alternativ för områdets icke bilburna besökare, som genom den lättare kan ta sig till och från området. Spårvägen finns med i den regionala planeringen för infrastrukturen i Stockholms län med finansiering från och med 2013, men något definitivt och säkert startdatum finns inte.

*Reservation* anfördes av Anders Nordenskiöld (V) enligt följande

Kapacitetsproblemen på vägnätet i och kring Kungens kurva hänger samman med områdets fokusering på bilburen externhandel. Idag alstrar handeln i området trafikmängder motsvarande en medelstor stad vilket är allt annat än hållbart. Som stadsmiljö är området också helt utformat för bilen. Åtgärderna i området måste därför ha som utgångspunkt att bryta denna utveckling och skapa en stadsmiljö med goda förbindelser för såväl gående cyklister som för kollektivtrafiken.

### Exploateringsnämnden

*Reservation* anfördes av Torkel Tigerschiöld (MP) enligt följande

Exploateringsnämnden beslutar att som svar på remissen anföra följande: Om Förbifart Stockholm byggs ökar trafikarbetet och därmed koldioxidutsläppen och miljöbelastningen i hela regionen. Bland annat blir de nationella och regionala klimatmålen då ännu svårare att uppnå. Lokalt i Kungens kurva – Skärholmen medför anslutningarna till E4/E20 och det ökade vägområdet en kraftig barriärverkan vilket också leder till att utvecklingen av den regionala kärnan försvåras. Andra negativa effekter är den förväntade trafikökningen i det regionala vägnätet.

Det är resursslöseri att utreda alternativa utformningar innan klarhet finns av trafikkonsekvenser i övergripande skala.

*Särskilt uttalande* gjordes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande

Enligt vår mening bör ett av de övergripande projektmålen för förstudien vara att finna lösningar som förbättrar de kollektiva kommunikationerna till och från området. Gångtrafikanters framkomlighet till de kollektiva färdmedlen måste förbättras och målsättningen vara att fler lämnar bilen hemma för att istället ta bussen till Kungens kurva.

En anpassning av trafikplatsen för att underlätta kollektivt resande är även nödvändigt för att säkra goda kollektiva kommunikationer för en eventuell framtida bostadsbebyggelse, i händelse av att berörd del av E4/E20 överdäckas.

Vi vill även understryka vikten av att de boende i området involveras i alla led av den fortsatta utvecklingen av området.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V) enligt följande

Det är märkligt att man inte i sådana här lokala frågor inhämtar synpunkter från de boende i området. Det kanske man gör, men då borde det i tjänsteutlåtandet finnas med vad som sagts i frågan i respektive stadsdelsnämnd.