



Till  
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

## 8. Effektivare nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet

### Bakgrund

Vägverket har skickat ut en remiss till bl.a. Spånga-Tensta stadsdelsnämnd med förslag till effektivare nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet. Vägutredningens uppdrag har bl.a. varit att finna den väggörridor, som bäst löser uppgiften att knyta samman de norra och södra länsdelarna och göra det möjligt att färdas mellan dessa delar utan att belasta Stockholms centrala delar samt att skapa en förbifart för långdistant trafik.

Handlingarna i ärendet har tidigare skickats ut till nämndledamöterna.

### Förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden förordar alternativet Förbifart Stockholm samt överlämnar och åberopar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Jack Kindberg  
stadsdelsdirektör

### Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom stadsdelsdirektörens kansli.

### **Vägutredningens uppdrag**

Enligt Vägverkets sammanfattning har uppdraget för vägutredningen varit att finna den vägkorridor som bäst löser uppgifterna att

- knyta samman de norra och södra länsdelarna och göra det möjligt att färdas mellan dessa delar utan att belasta Stockholms centrala delar,
- skapa en förbifart för långdistant trafik,
- förbättra framkomligheten på infartslederna,
- förbättra möjligheterna att genom utjämnad tillgänglighet få en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen,
- möjliggöra en flerkärnig region,
- ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt.

Vägutredningen ska också pröva om målen kan nås med andra åtgärder än vägutbyggnader.

Vägutredningen omfattar tre alternativ: Förbifart Stockholm, Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet.

Vägverket ser det som viktigt, inför kommande beslut under hösten om val av alternativ, att få svar på frågor av följande typ.

- Vilket alternativ förordas?
- Vilka områden och fakta är särskilt viktiga för val av alternativ?
- Vilka fördelar respektive nackdelar är särskilt viktiga att beakta?

### **Sammanfattning av vägutredningen**

Inledningsvis vill förvaltningen påpeka, att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) i sin sammanfattning anger, att Kombinationsalternativet, som är ett av de tre alternativ som ingår i vägutredningen, inte är ett ändamålsenligt alternativ, eftersom det inte knyter samman länsdelarna utan att belasta Stockholms centrala delar (vilket är ett av projektmålen). Beskrivningen gör dock en jämförande miljöbedömning av alla tre alternativen.

#### Framkomlighet

Förbifart Stockholm är det alternativ, som vid en summering ger den bästa framkomligheten enligt vägutredningen.

#### Regionstruktur

Vägverkets analys visar att Förbifart Stockholm sammantaget ger en bättre tillgänglighet för bilåkande och kollektivresande samt är det alternativ, som bäst ansluter till och stöder regionstrukturen i regionplanen.

#### Ekonomisk tillväxt

Både Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda bedöms ge betydande tillskott till den regionala tillväxten jämfört med Nollalternativet. Däremot bedöms Kombinationsalternativet inte ge förutsättningar för ekonomisk tillväxt.

#### Trafiksäkerhet

Kombinationsalternativet ger god trafiksäkerhet, eftersom andelen kollektivtrafik ökar, medan biltrafiken minskar. Enligt vägutredningen finns det inte underlag för att bedöma, vilket av de två andra alternativen som ger den högsta säkerhetsnivån, men det finns inget som tyder på att det finns några väsentliga skillnader.

#### Jämställdhet

##### **God kollektivtrafikförsörjning**

Förbifart Stockholm passerar glesare områden, som är svårare att försörja med god kollektivtrafik med hög turtäthet. Alternativet Diagonal Ulvsunda innebär, att exploateringstrycket blir störst i områden, där kollektivtrafiken har goda förutsättningar att utvecklas.

#### Miljö

##### **Hälsa**

Kombinationsalternativet ger de bästa hälsoeffekterna genom förbättrad luftkvalitet. Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda går långa sträckor i tunnel, vilket bidrar till en minskad sjuklighet. På sikt bedöms luftföroreningar få mindre betydelse, och skillnaden mellan alternativen blir mindre.

##### **Säkerhet**

Genomförd riskanalys gör bedömningen, att de två vägutbyggnadsalternativen erbjuder säkrare transportmöjligheter för farligt gods jämfört med såväl Nollalternativet som Kombinationsalternativet.

##### **Natur, kulturmiljö och friluftsliv**

Förbifart Stockholm är det alternativ, som ger mest negativa konsekvenser för natur- och kulturmiljö samt friluftsliv av regionalt och nationellt intresse. Förbifart Stockholm ger negativ påverkan där vägen går i ytläge, främst på Lovön och i Grimstaskogen (bron över Lambarfjärden med brofästen på ömse sidor, se sid. 22 i sammanfattningen av vägutredningen). Tunnelförläggning under Igelbäckens dalgång minskar

barriäreffekter inom Järva friområde (tunneln under Järvakilens svaga zon innebär stora positiva konsekvenser för rekreation och naturmiljön, se sid. 36 i sammanfattningen av vägutredningen). Diagonal Ulvsunda ger liten påverkan. Övriga alternativ påverkar endast områden av lokalt intresse och i liten omfattning.

#### **Klimatmål**

För klimatmålet ger Kombinationsalternativet den bästa effekten.

#### Hushållning med mark och vatten

Nollalternativet tar minst mark och vattenresurser i anspråk. Med vägutbyggnadsalternativen ökar trafikarbetet och därmed utsläppen av koldioxid med cirka 140 000 ton per år (2015) jämfört med Nollalternativet.

#### Hushållning med energi och material

Nollalternativet innebär minst användning av råvaror, material och energi.

#### Teknik och ekonomi

Alla alternativ förutsätter stora investeringar. Alla alternativ har höga drift- och underhållskostnader. Nollalternativet ger minst kostnader och Kombinationsalternativet högst.

#### **Samhällsnytta och effektivitet**

Analysen av samhällsnyttan visar att det är små skillnader mellan vägutbyggnadsalternativen, men indikerar att Förbifart Stockholm ger något bättre trafikekonomi på lång sikt. På kort sikt beräknas Diagonal Ulvsunda vara något lönsammare. De båda vägalternativen är effektivare än Kombinationsalternativet, och, enligt Vägverket, är de sannolikt samhällsekonomiskt lönsamma.

#### **Förvaltningens förslag**

##### Alternativet Förbifart Stockholm förordas

Efter att ha tagit del av jämförelsen mellan de tre redovisade förslagen i vägutredningen väljer förvaltningen Förbifart Stockholm. Båda vägalternativen är enligt vägutredningen sannolikt samhällsekonomiskt lönsamma, men Förbifart Stockholm kan ge något bättre trafikekonomi på lång sikt. Dessutom är det så, att Förbifart Stockholm är en viktig förutsättning för att Lunda företagsområde ska kunna leva och utvecklas. Många av företagen i detta område är transportföretag. Detta gäller bland andra Schenker AB, ICM Logistik AB, Åhs Express AB, HJ:s Transport AB, Box Delivery. Företagen har samlats i Lunda, därför att det tidigare fanns planer på att dra Västerleden förbi området. Som det är nu drabbas företagen av långa köer både morgon och kväll.

Stockholm-Lunda företagsgrupp har via Vägverket fått utredningen och kommer att lämna eget yttrande till verket.

**Lunda trafikplats**

Trafikplatsen har bara anslutningar söderut. Norrgående trafik leds till trafikplatsen vid Hjulsta och ansluter där till leden. Det betyder, att trafik, som startar från t.ex. Lunda företagsområde och ska norrut, får köra på lokalgata till Hjulsta trafikplats och därifrån ta sig in på leden (se sid. 24 i sammanfattningen av vägutredningen). Sträckan Lunda trafikplats - Hjulsta trafikplats kan uppskattas till knappt 2 km. Enligt förvaltningens uppfattning torde denna lösning inte innebära några större problem för företagen.

**Hjulsta trafikplats**

Av vägutredningen framgår, att från tunnelmynningen söder om trafikplats Hjulsta går leden på bro över järnvägen och Spångaån och korsar över E 18 och cirkulationen vid trafikplats Hjulsta (totalt ca 500 m). Detta möjliggör en anpassning till den arbetsplan som tagits fram för E 18-Kymlingelänken.

**Hjulsta – Järva friområde**

Enligt vägutredningen fortsätter leden på bro från passagen över trafikplats Hjulsta tills den stöter på Fornkullen, som passeras i bergskärning. Leden fortsätter i ytläge nedskuren i ängen fram till östra randen av Hästa klack. Därifrån sänks vägprofilen för att möjliggöra en ca 1 450 m lång bergtunnel under Igelbäckens dalgång. Betongkonstruktioner fordras i vardera änden av bergtunneln. Sträckan fram till trafikplats Akalla utförs som försänkt ytläge för att minska störningar och barriärverkan. Mot väster avskärmas vägen med bullervall, som gestaltas med hänsyn till Hanstareservatet och planerad markanvändning.

Arbetsplanen för denna delsträcka redovisade 1995 ett ytläge med fyra körfält genom hela denna passage av Järvakilen. Motivet för en tunnel är att bevara och förstärka de gröna sambanden inom Järva friområde och Igelbäckens dalgång mellan Hansta/Järfälla och Järvastaden/Kista Science City. Denna förändring har givetvis fördyrat projektet avsevärt, men innebär betydligt mindre ingrepp i naturen i området, vilket förvaltningen anser vara mycket positivt. Ingreppet är ändå betydande, se nedan under Hjulsta-Järva friområde.

**Miljöbedömningen av alternativet***Grimsta - Hjulsta*

Enligt vägutredningens sammanfattning (sid. 37) innebär förslaget att Bergslagsvägen avlastas effektivt med den föreslagna tunneln mellan Bergslagsplan och Hjulsta, vilket innebär mindre buller och luftföroreningar för närboende intill vägområdet.

I det följande redogörs för de miljökonsekvenser som framgår av vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning. Jämförelserna görs med Nollalternativet. Miljökonsekvensbeskrivningen har inte sänts ut till nämndledamöterna, men en miljöbedömning finns med i den utsända sammanfattningen av vägutredningen.

#### *Lunda trafikplats*

Enligt vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning ansluter trafikplatsen i läge och skala till industriområdet. Här finns enligt utredningen stora möjligheter att utforma en trafikplats som väl ansluter till omgivningen. De negativa konsekvenserna för landskapskaraktären bedöms bli små.

#### *Hjulsta - Järva friområde*

Ytläget vid Hjulsta omfattar en sträcka från korsningen med järnvägen och Spångaån till tunnelmynningen i södra delen av Hästa klack. Järnvägen och Spångaån korsas i ett ”bra broläge” mellan två höjder. Över kullen närmast Hjulsta ligger vägen i skärning, d.v.s. i nedsänkt läge. Här är det enligt miljökonsekvensbeskrivningen viktigt att noga anpassa vägen till terrängen. Den negativa konsekvensen i denna del bedöms bli liten.

Miljökonsekvensbeskrivningen bedömer att Förbifartens passage över trafikplats Hjulsta gör trafikplatsen än mer dominerande i landskapet (jämfört med den planerade ombyggnaden av E 18). Ytläget norr om trafikplats Hjulsta innebär enligt beskrivningen ett stort ingrepp i ett kulturhistoriskt värdefullt landskapsrum genom att vägen planeras gå i skärning och en låg bank. Betongtunneln förbi Hästa Klack övertäcks på ett sätt som harmonierar med landskapskaraktären. Sammantaget bedöms de negativa konsekvenserna bli stora (jämfört med nolläget).

Av miljökonsekvenserna i sammanfattningen framgår vidare, att mellan trafikplats Hjulsta och Hästa ligger ett av stockholmstraktens värdefullaste fornlämningsområden, bl.a. med fornlämningsmiljöer från järnåldern. Förbifartens skärning genom den s.k. Fornkullen och betongtunneln förbi Hästa klack påverkar historiska lämningar och innebär negativa konsekvenser även om en landskapsanpassad återställning sker. Med detta menas enligt uppgift från stadsbyggnadskontoret att det finns spår av fornlämningar på ytan som försvinner om förslaget genomförs. Det framgår också, att delar av naturmiljöer av vikt för den biologiska mångfalden försvinner. Förvaltningen menar, att detta känsliga parti bör utredas ytterligare innan slutlig ställning tas.

Skärningen genom Fornkullen och fram till Hästa klack (sid. 36-37 i sammanfattningen) planeras bli max 5 m djup. Efter Fornkullen planeras

bulleravskärmning fram till tunneln. Fornkullen förväntas räcka som bulleravskärmning utan förstärkning.

Tunneln under Igelbäckens dalgång innebär att Järvakilens svaga zon kan förstärkas, med positiva miljökonsekvenser som följd. Med Järvakilens svaga zon menas, att stråket, som det ser ut nu, är förhållandevis smalt. Genom att betongtunneln övertäcks med jord och gräs för att harmoniera med landskapskaraktären i övrigt, förstärks zonen, vilket är positivt. För att uppnå denna effekt krävs, att den nuvarande Akallavägen smalnas av och görs om till lokal väg för gående, cyklister och långsamtgående fordon. Enligt förvaltningens mening bör området sedan bli naturreservat för att undvika ytterligare ingrepp.

Inom Järfälla kommun diskuteras att göra Norrviksvägen till lokalgata och att avveckla Barkarby sportflygfält och delvis återställa fältet till naturmark. Om även detta område blir naturreservat, skulle det betyda mycket för befolkningen i området.

SLUT



**AE**

Dnr 004-278/05 sid 9 (9)