



STADSLEDNINGSKONTORET  
EXPLOATERINGSKONTORET  
MILJÖFÖRVALTNINGEN  
STADSBYGGNADSKONTORET  
TRAFIKKONTORET  
STORSTOCKHOLMS BRANDFÖRSVAR

2011-06-14  
**KONTORSYTTRANDE**

DNR SLK 314-1209/2011  
DNR E2011-510-00907:1  
DNR MF 2009-012215  
DNR SBK 2011-10457-30  
DNR T2011-311-02487:1:  
DNR SSBF 306-1137/09

Kontaktpersoner:  
Lena Lien, stadsledningskontoret  
Telefon: 08-508 293 52

Till kommunstyrelsen

Niklas Karlsson, exploateringskontoret  
Telefon: 08-508 260 86

Christina Wikberger, miljöförvaltningen  
Telefon: 08-508 281 40

Eric Tedesjö, stadsbyggnadskontoret  
Telefon: 08-508 275 69

Rolf Gäfvert, trafikkontoret  
Telefon: 08-508 263 27

Robin Haglund, Storstockholms brandförsvär  
Telefon: 08-454 89 00

## **Utställelse av arbetsplan för E4 Förbifart Stockholm. Svar på remiss från Trafikverket.**

### **Stadsledningskontorets förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på Trafikverkets remiss om arbetsplan för Förbifart Stockholm hänvisas till vad som sagts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets och Storstockholms brandförsvärs gemensamma tjänsteutlåtande.

Staffan Ingvarsson  
Tf stadsdirektör

Krister Schultz  
Förvaltningschef

Gunnar Söderholm  
Förvaltningschef

Susanne Lindh

Magdalena Bosson

Jan Wisén

Förvaltningschef

Förvaltningschef

Brandchef

**Sammanfattning**

Arbetsplanen för Förbifart Stockholm ställs i enlighet med väglagen ut för granskning. Granskningsperioden är satt till 2011-05-30 – 2011-08-12. Stockholms stad ges möjlighet att yttra sig över det utställda materialet senast 2011-09-16.

Stadens yttrande har med anledning av den korta remisstiden utformats som ett kontorsyttrande, gemensamt för stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Storstockholms brandförsvär.

Staden har i flera tidigare sammanhang generellt ställt sig bakom sträckning och utformning av Förbifart Stockholm. Kontoren finner inte att det nu liggande utformningsförslaget ger anledning att modifiera denna ståndpunkt.

Det är angeläget att beslutet att Förbifart Stockholm ska finansieras genom statliga anslag och överskott från trängselskatten fullföljs i sin helhet. Det är också angeläget att de följdåtgärder på kringliggande infrastruktur som föranleds av byggandet av förbifarten i sin helhet bekostas av projektet, detta gäller både de åtgärder som är av tillfällig karaktär och de som kommer att vara bestående.

För både bergtunnlar och betongtunnlar redovisas en 20 meter bred skyddszon. Särskilt vad gäller betongtunnlarna, som ligger ytligt vid mynningarna, anser kontoren att en så bred skyddszon är orimligt stor. De föreslagna zonerna försvårar en planerad stadsutveckling kring några av de mest intressanta knutpunkterna som berörs av förbifarten.

Förbifart Stockholm kommer att medföra olycksrisker för trafikanter och för omgivningen längs hela sin sträckning. Det är centralt att ett heltäckande och tydligt beslutsunderlag finns så att de beslut som tas om dessa risker belyses. Sammantaget anser kontoren att det i nuläget inte går att avgöra om de skyddsåtgärder som ska genomföras är tillräckliga för att uppnå den risknivå för människa och miljö som fastlagts i regeringens tillåtlighet. Det går inte heller att utesluta att ytterligare åtgärder, utöver de som projektet avser genomföra, är att betrakta som skäliga att vidta ur ett kostnads-nyttoperspektiv. Utifrån nuvarande riskhanteringsunderlag kan vidare utredningar komma att krävas i kommande detaljplaneprocesser, för att möjliggöra riskmedvetna beslut och avgöra huruvida fler skyddsåtgärder är skäliga att vidta.

Vad gäller luften i tunnlarna anser kontoren att förbifarten ska utformas och driften bedrivas så att riktvärden för luftföroreningar klaras. Kontoren föreslår att kommunstyrelsen beslutar att som svar på Trafikverkets remiss hänvisa till vad som sägs i detta utlåtande.

## **Remissen**

Arbetsplanen för Förbifart Stockholm ställs i enlighet med väglagen ut för granskning. Granskningsperioden är satt till 2011-05-30 – 2011-08-12. Stockholms stad ges möjlighet att yttra sig över det utställda materialet senast 2011-09-16.

Förutom själva arbetsplanen ingår också en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i det utställda materialet.

Stadens yttrande har med anledning av den korta remisstiden utformats som ett kontorsyttrande, gemensamt för stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Storstockholms brandförsvaret.

Efter utställelsen sammanställs och kommenteras inkomna synpunkter och därefter yttrar sig länsstyrelsen över arbetsplanen. Efter eventuella justeringar skickas arbetsplanen till Trafikverket för fastställelse. Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas i planens beskrivning samt på plan- och profilritningarna samt villkor m.m. som tas upp i beslutet.

## **Förslaget till arbetsplan**

Länsstyrelsen godkände den 17 maj 2011 MKB:n för arbetsplanen. Beslutet innebär att dokumentet för länsstyrelsen del uppfyller de krav på innehåll och kvalitet som ställs i miljöbalken. MKB:n kan därmed ligga till grund för beslut om bl.a. vägens utformning och val av skyddsåtgärder. Beslutet innebär däremot inget ställningstagande till huruvida beskrivna effekter och/eller miljökonsekvenser kan eller bör accepteras.

MKB:n kan med detta ingå i utställningen av arbetsplanen.

Uppgiften för en arbetsplan är att visa hur ett valt vägalternativ kan byggas, det vill säga att finna den lämpligaste sträckningen inom den korridor som valts i samband med vägutredningen och beskriva hur projektet ska genomföras. Arbetsplanen innehåller planritningar över vägens sträckning, vilka markytor som kommer att behövas och vilka fastigheter som berörs, både under byggtiden och när vägen öppnats för trafik. Formerna för framtagande av arbetsplan regleras i

väglagen. En fastställd arbetsplan ger normalt väghållaren rätt att bygga väg inom angivet vägområde. Sträckningen genom Stockholms kommun kommer dock att omfattas av nya detaljplaner. Dessa blir då avgörande för projektets utformning. Detaljplanerna planeras till kommunfullmäktige för antagande kring sommaren 2012.

Arbetsplanen omfattar endast åtgärder som genomförs på det statliga vägnätet. På illustrationer som ingår i arbetsplanen visas dock lösningar som sträcker sig utanför arbetsplanens avgränsning och som regleras via kommunernas detaljplanearbete. Avgränsningen mellan statens och kommunens åtaganden regleras i genomförandeavtal.

## **Kontorens synpunkter**

### **Projektet**

Staden har i flera tidigare sammanhang generellt ställt sig bakom sträckning och utformning av Förbifart Stockholm. Kontoren finner inte att det nu liggande utformningsförslaget ger anledning att modifiera denna ståndpunkt. Förbifarten framstår tillsammans med Citybanan som nödvändig för att klara kommunikationerna över Saltsjön – Mälaren med hänsyn till förväntad tillväxt av befolkning och ekonomisk aktivitet.

### **Finansiering**

I december 2007 träffades en överenskommelse mellan staten och företrädare från Stockholmsregionen om en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen, vilken kommit att benämnas Stockholmsförhandlingen. Staden konstaterar att det av överenskommelsen framgår att inriktningen är att projektet ska finansieras med överskottsmedel från trängselskatten, statlig finansiering samt kommunal medfinansiering. Stockholms stad hade i en viljeyttring förklarat sig beredda att medfinansiera 1,25 mdkr. Staden konstaterar också att Stockholms stad medfinansierat 50 mnkr till projektet för att bekosta en del av framtagandet av arbetsplanen.

Under 2008 och 2009 skedde samråd mellan intressenterna i Stockholmsregionen samt regeringen om finansiering och planering av trafik- och infrastruktursatsningarna i regionen. Detta resulterade bl.a. i ett avtal om medfinansiering av väg-, spår- m.fl. satsningar i Stockholmsregionen. Stockholms stad beslutade godkänna detta avtal den 14 december 2009. Av detta avtal mellan Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen Stockholms län, Stockholms läns landsting, Kommunförbundet Stockholms län samt Stockholms stad framgår att genomförandet av Förbifart Stockholm kräver en finansiering om cirka 27,6 mdkr, i 2009: års penningvärde, vilket ska finansieras genom statliga anslag samt

överskott från trängselskatten. Det bidrag som Stockholms stad tidigare aviserat till Förbifart Stockholm beslutades istället nyttjas för spårprojekt i regionen.

Staden vill framhålla att det är angeläget att beslutet om att Förbifart Stockholm ska finansieras genom statliga anslag samt överskott från trängselskatten fullföljs i sin helhet. Det är också angeläget att de följdåtgärder på kringliggande infrastruktur som föranleds av byggandet av Förbifart Stockholm i sin helhet bekostas av projektet, detta gäller både de åtgärder som är av tillfällig karaktär och de som kommer att vara bestående.

### **Klimat**

Förbifarten och det s.k. nollalternativet medför båda en minskning av växthusgaser från trafiken i länet med 16 procent jämfört med år 1990, enligt MKB:n.

Användningen av fläktar för att klara luftkvaliteten i tunneln medför en hög elförbrukning. Detta kommer leda till ökade utsläpp av växthusgaser då viss el produceras av fossila bränslen. I MKB:n redovisas förslag till mindre energikrävande åtgärder för att minska koldioxidbelastningen. Kontoren ställer sig generellt positiva till dessa.

### **Skyddszoner**

Arbetsplanen redovisar vägområdet med en skyddszon kring tunnelarna om 20 meter i alla riktningar, i syfte att säkra tunnelns hållfasthet och täthet. Skyddszonens utbredning är på några områden oklart redovisad. I text anges att skyddszonen runt bussramper i Skärholmen ska vara 15 m, men plan- och profilritningar visar 20 meter skyddszon även för dessa. I text anges vidare ”för att inte störa pågående eller planerad markanvändning har skyddszonen minskats under vissa fastigheter.”. Omfattningen och vilka fastigheter som berörs av detta har dock ej redovisats. I ytliga lägen anges gränsen för skyddszon till överkant bergyta, med i vissa delar oklar redovisning om vilken nivå detta faktiskt avser. Det innebär en osäkerhet för berörda fastigheter även vad gäller eventuella begränsningar i pågående markanvändning. I Skärholmen ligger tunnelbanan inom den föreslagna skyddszonen. Även i Vinsta står förbifartens skyddszon i konflikt med tunnelbanans skyddszon.

Huvuddelen av ramptunnelarna avslutas vid tunnelmynning som betongtunnlar, dvs en betongkonstruktion som byggs ovanifrån i öppen schakt ner till ett djup med tillräcklig bergtäckning. Även för betongtunnlar redovisas en 20 meter bred skyddszon på var sida. Arbetsplanen redovisar inga motiv till denna stora zon. Den kan enligt kontorens mening inte motiveras av skydd för tunnelns hållfasthet eller täthet. En viss skyddszon är nödvändig för att underhålla och vid behov förnya konstruktionen, men en generell skyddszon på 20 meter uppfattar kontoren

som orimligt stor för betongkonstruktionerna. De föreslagna skyddszonerna, i ytlägen intill trafikplatserna, omöjliggör pågående markanvändning på redan bebyggd mark och försvårar en planerad stadsutveckling kring några av de mest intressanta knutpunkterna som berörs av förbifarten, framförallt i Skärholmen och Vinsta/Vällingby. Ett av flera motiv för att tunnelförlägga förbifarten är att kunna bygga en sammanhållen stad och inte i onödan ta mark i anspråk för stora väganläggningar. Det är därför angeläget att mycket noga väga Trafikverkets anspråk på skyddszoner mot andra samhällsintressen i en pågående och planerad stadsutveckling.

Inom Stockholms stad tas mark i anspråk för Förbifart Stockholm med stöd av detaljplan och inte med vägrätt genom arbetsplanen. Det faktiska behovet av skyddszon varierar med de lokala förutsättningarna i olika delar av projektet. Skyddszonernas omfattning kommer att prövas i det påbörjade detaljplanearbetet där Trafikverkets anspråk ska vägas mot andra intressen. Slutlig omfattning fastställs i detaljplaner och senare i kommande lantmäteriförrättningar.

### **Riskbedömningar**

Kontoren anser att det finns en otydlighet i vilka ambitioner man har för säkerheten inom projektet och vilka acceptanskriterier man ser gälla. Kontoren anser, på samma sätt som Länsstyrelsen i sitt beslut om godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen, att avsaknaden av tydliga mål och kriterier för säkerheten i Förbifart Stockholm gör det otydligt för en beslutsfattare och för allmänheten att förstå vilken säkerhetsnivå som dels eftersträvas, dels bedöms kunna uppnås utifrån föreslagna åtgärder. Vidare har regeringen, i tillåtlighetsprovningens övervägande om villkor enligt kap. 17 miljöbalken, tydligt poängterat att det är av synnerlig vikt med en hög säkerhetsnivå. För att detta ska kunna realiseras i fortsatt säkerhetsarbete anser kontoren att tydliga mål och kriterier för vad som anses vara en hög säkerhetsnivå måste bestämmas utifrån samtliga lagstiftningar som påverkar projektet.

Kontoren anser att de risknivåer som utredningarna visar på i några fall är på en nivå där det är skäligt att åtgärder övervägs. Kontoren anser dock att det inte är möjligt att avgöra huruvida de säkerhetsåtgärder man planerar genomföra är tillräckliga för att nå en acceptabel risknivå. Detta grundar sig i att det saknas önskvärd tydlighet i vilka föreslagna åtgärder som ska genomföras respektive inte genomföras och varför, att man inte har utrett olycksriskerna förknippade med projektet i den utsträckning som fordras, samt att det finns osäkerheter som inte hanterats på ett tillfredsställande sätt. Kontoren anser att detta ger ett otydligt underlag att ta beslut på, speciellt då de risknivåer som presenteras förutsätter genomförda och fungerande skyddsåtgärder. Detta gäller exempelvis risknivån i tunnlarna, där enbart ett fåtal av de åtgärder som räknats in i bedömningen av

säkerhetskonceptets effekt på densamma explicit fastställs i arbetsplanen. Kontoren anser att de skyddsåtgärder som krävs och deras förväntade effekt tydligt ska redovisas och regleras i arbetsplanen; krav kan formuleras som funktionskrav för att inte förhindra möjligheten till att utveckla säkerhetskonceptet och att utnyttja ny teknik. Detta belystes av Storstockholms brandförsvaret i ett tidigare yttrande i oktober 2010.

Trafikarbete och kösituationer har genom analys påvisats vara faktorer som har stor inverkan på den beräknade risknivån i huvudtunneln, men osäkerheterna kring dessa har inte behandlats på tillfredsställande sätt. Erfarenheter från Södra länken tyder på att dessa faktorer starkt hänger samman och att kö eller långsamtgående trafik är förekommande vid högt trafikarbete. Genom de utredningar som gjorts efter bränderna i Södra länken i juni 2008 samt januari 2011 har Storstockholms brandförsvaret även erfarit att säkerhetskonceptet för Södra länken, som förbifartens motsvarande koncept baseras på, har brister. Risknivån i förbifartens huvudtunnel är beräknad med förutsättning att säkerhetskonceptets olika delar fungerar tillsammans, men konceptets olika delar har så vitt känt inte verifierats som en helhet. Kontoren anser att säkerhetskonceptets funktion som helhet med eventuella konflikter mellan olika system bör utredas ytterligare och säkerhetslösningens funktion säkerställas, särskilt med hänsyn till de problem som visat sig i Södra länkens säkerhetskoncept.

Kontoren vill poängtera att det är Trafikverkets ansvar att visa att ytterligare riskminskande åtgärder är orimligt dyra i förhållande till den miljönytta (ex. färre antal döda och skadade eller färre antal avbrott i samhällsviktiga funktioner) som kan vinnas med dessa, om detta är motivet till att ytterligare åtgärder inte ämnar utföras. I kostnads-nyttobedömningen bör miljönyttan som de riskminskande åtgärderna kan ge under hela Förbifart Stockholms livslängd beaktas. I dagsläget ser kontoren ingen tydlig motivering till varför inte ytterligare riskminskande åtgärder avser genomföras på vissa platser.

Eventuellt ökat antal transporter av farligt gods på kringliggande vägnät och framförallt på det utpekade omledningsvägnätet, är en direkt följd av Förbifart Stockholm. Underlagsutredning till MKB:n beskriver att kösituationer förväntas uppstå i tunnarna ungefär två timmar per dag. I denna tidsuppskattning av behov av omledning av trafik har hänsyn enbart tagits till stopp som uppkommer på grund av incidenter och olyckor, inte stopp och omledningar av andra orsaker som t.ex. luftkvalitet i tunnarna, vilket skulle kunna förekomma enligt MKB:n. Transporter av farligt gods kan komma att öka i viss omfattning på vägar som det normalt inte förekommer sådana transporter, även under byggtid. Det kommer även att förekomma uppställning av farliga ämnen inom några arbetsområden.

Ovanstående följdverkningar av projektet kan medföra ökad riskexponering mot befintlig bebyggelse på vissa platser, men har inte utretts alls eller i tillräcklig utsträckning för att avgöra om skyddsåtgärder av olika slag krävs. Utöver de ökade risker detta kan medföra kan det även leda till begränsningar för framtida exploateringar exempelvis utefter det utpekade omledningsvägnätet.

Några samhällsviktiga funktioner som får en ökad riskexponering i och med Förbifart Stockholm har identifierats i arbetet med projektet. För dessa har risknivåer uppskattas grovt, avseende att samhällsviktiga funktioner skadas eller eventuellt slås ut. Det redovisas inte på vilket sätt eller med vilka metoder som dessa risker har beräknats. Det framgår också att inga acceptanskriterier för samhällsviktiga funktioner har bestämts varför Trafikverket inte heller avser att genomföra några riskreducerande åtgärder för att skydda dessa samhällsviktiga funktioner.

### **Tunnelluft**

I MKB:n föreslås att  $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$  för PM10 i avsaknad av miljökvalitetsnormer används som riktvärde för tunnelluft. Kontoren anser att bedömningen av vid vilka halter negativa hälsoeffekter uppstår baseras på de vetenskapliga underlag som finns tillgängliga idag och att  $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$  kan godtas som riktvärde. Riktvärdet och åtgärder för tunnelluft behöver ses över och justeras kontinuerligt eftersom kunskapen fortlöpande ökar om hur hälsofarliga olika luftföroreningar är, samt att tunnelluften kommer att förändras med tiden på grund av förändrad fordonspark, dubbdäcksandel och teknik.

Partikelfilter är en mycket kostsamma. Elektrostatfilter har prövats i tunnlar i Oslo och har bedömts som mycket dyra och därtill ineffektiva. Kontoren anser att de åtgärder som inbegrips i beräkningarna av partikelhalten i tunneln ska vara ekonomiskt och tekniskt genomförbara. Därför bör realismen i att införa partikelfilter utredas noggrannare. Kontoren bedömer att det är viktigt att fortsätta utreda alternativa åtgärder för att nå till  $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Förslagen bör kostnadsberäknas för att det ska gå att bedöma om en åtgärd är ekonomiskt rimlig. Som ett alternativ till att säkerställa tillräckligt låga luftföroreningshalter i tunneln, tar MKB upp möjligheten att informera känsliga personer om när det är höga halter av luftföroreningar, så att de kan undvika att köra in i tunneln. Kontoren anser att ett riktvärde för PM10 ska fastställas som är anpassat så att känsliga personer ska kunna åka i tunneln. Kontoren anser att förbifarten ska utformas och driften bedrivs så att riktvärden för luftföroreningar klaras. Kontoren anser att trafiken inte bör styras om till ytvägnätet vid höga halter i tunnelarna med hänsyn till de negativa effekter som då uppstår på andra platser.



### **Kollektivtrafik**

Inom projektet Förbifart Stockholm har ett omfattande arbete utförts för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken, vilket bidrar till att minska koldioxidutsläppen. Kontoren anser att satsningar för ökad kollektivtrafikering ska ges en fortsatt hög prioritet. Åtgärderna måste vara rimliga i ett kostnads- och systemperspektiv.

Kontoren anser att det bör säkerställas om det är tekniskt och ekonomiskt genomförbart att de bussar som ska trafikera Förbifarten kan uppfylla krav om luftkvalitet i bussarna (täta bussar försedda med partikelfilter). Det bör också klargöras vem som ansvarar för att bussarna uppfyller kraven samt vem som står för eventuella merkostnader.

Kontoren ställer sig bakom trafikverkets förslag att bygga ut busskörfält på Bergslagsvägens del mellan de nordriktade och sydriktade ramperna i Vinsta trafikplats.

### **Dagvatten**

Kontoren är tveksamma till om Råcksta Träsk är lämplig som recipient och anser att ett alternativ bör tas fram. Råcksta träsk har god ekologisk status och en hög belastning av fosfor, kväve, klorofyll och bakterier. Bedömningen av tillförsel av föroreningar från trafikdagvatten bör sättas i relation till pågående vattenvårdsarbete.

Dagvattendammar bör inte ligga i Igelbäckens naturreservat. Trafikdagvatten kan ledas till dagvattentunnlar eller dammar i andra lägen. Dagvattendammar är i första hand till för att hantera trafikdagvatten. Reningsanläggningar för sådant vatten kräver betongbotten och tillfartsväg för att kunna skötas effektivt. Dammar i landskapet drar till sig våtmarkslevande arter. Därför kan en damm innehållande föroreningar från trafikdagvatten bli till mer skada än nytta i ett reservat. Det är positivt att behovet av kompletterande reningssteg identifierats och beskrivits för utsläpp till Bällstaån. Frågan behöver utredas vidare för att man ska kunna se vilka åtgärder som är möjliga och rimliga att vidta.

### **Natur och rekreation**

Konsekvenserna för natur- och rekreationsvärden redovisas som betydligt allvarigare i de områdesvisa beskrivningarna än vad som framförs i den övergripande bedömningen. Det gäller främst för Sätterskogen och Järvafältet. Det finns fortfarande oriktiga uppgifter som påverkar bedömningen av de ekologiska effekterna. I nulägesbeskrivningar bör det framgå att områdena är skyddade som reservat.

Kontoren ser med gillande på att arbetsområden ska sättas ut under antikvarisk och ekologisk medverkan. Stockholms stads egna kompetenser på detta område bör involveras.

Projektet berör i Stockholm fyra reservatsområden, för vilka denna typ av intrång generellt kräver kompensationsåtgärder för naturvärden enligt miljöbalken. Under år 2011 har inledande diskussioner hållits mellan Trafikverket och företrädare för Stockholms stad angående sådana åtgärder. Samarbetet kring att ta fram lämpliga kompensationsåtgärder kommer att fortsätta under året. Exempel på åtgärder som hittills diskuterats är:

- Restaurering av Sättraån och återförande av dränvatten till denna, nya stigar och skyltning samt restaureringsåtgärder i ekmiljöer i Sätterskogens naturreservat.
- Höja upplevelsevärdena längs strandpromenaden samt gallring och plantering av nya träd på lämpliga platser i Grimsta naturreservat.
- Återställningsplan för torrbackar m.m., nya rastplatser, stigar och infoskyltar, återplantera skyddsvärd flora i Igelbäckens kulturreservat. Återföra rent vatten till Igelbäcken.
- Återställning av marken på motocrossbanan och etablering av dammar för större vattensalamander i Hansta naturreservat.

### **Skärholmen - Sättra**

Detaljerade utredningar om bullerskydd bör göras i samråd med kommunen och fastighetsägare i Skärholmen (Lindholmsvägen). Riktvärdet om max 55 dBA för buller kommer inte att kunna uppfyllas för alla bostäder trots skyddsåtgärder med lokala skärmar. Orsaken är bland annat topografin samt att några hus är så höga att skärmar inte ger tillräcklig verkan.

Arbetsplanen beskriver hur en arbetstunnel ska mynna vid en tillfällig hamn i Sättra varv där krossat berg ska kunna transporteras vidare med pråm. Kontoren vill peka på en diskrepans mellan fastställelsehandling och illustrationshandling vad gäller område med tillfällig nyttjanderätt, som behövs för hamnverksamheten. Staden anser det angeläget att hamnen byggs så snart som möjligt. Därigenom kan vägtransporter genom Sätterskogen undvikas, vilket är betydelsefullt för såväl naturvärdena som det rika fritidslivet på platsen.

Beskrivningen och värderingen av ekområdena har brister. Utifrån befintliga underlag i staden är ekområdena en viktig del av en kommunal ekinfrastruktur, eventuellt också av regionalt värde. Ett ingrepp och således påverkan på ett sådant område kan inte bedömas som litet.

Bussramperna mellan huvudtunneln och Skärholmens centrum går över öppen mark på en sträcka av ca 90 meter som en bussgata. Den har på marknivån redovisats med samma totalbredd som i tunnelarna. Den aktuella markytan är samtidigt av stort intresse för utbyggnad av bostäder. Kontoren anser därför att bussgatan bör göras så smal som det är möjligt utan att bussarnas framkomlighet påverkas negativt.

Etableringsyta 100\_2 är i text oriktigt angiven som allmän platsmark, del av ytan (kv Polygonen 2, Huddinge) är kvartersmark för industri och kontor.

### **Vinsta - Vällingby**

Ett stort verksamhetsområde i kv Förrådet i Vinsta nås normalt via Förrådsgränd. Under förbifartens byggtid bryts denna förbindelse och en provisorisk infart från Bergslagsvägen redovisas på arbetsplanens illustrationskarta. Denna infart ska även betjäna ett stort etableringsområde för utbyggnaden. Kontoren accepterar att en provisorisk infart ordnas från Bergslagsvägen, dock bör infartens läge bestämmas i samarbete med staden. Det redovisade läget är inte lämpligt. Läget för en bullerskärm längs Skattegårdsvägen i Vällingby bör studeras vidare.

Etableringsyta 400\_10 (kv Förrådet 2) är i text oriktigt angiven som allmän platsmark, hela ytan är kvartersmark för industri.

### **Hjulsta**

Arbetsplanen belyser den kapacitetsbrist som Hjulsta trafikplats kan komma att stå inför år 2035 om trafikutvecklingen blir som prognostiserat. Berörda kontor har, som framgår av arbetsplanen, arbetat tillsammans med Trafikverket och Järfälla kommun för att studera framtidsscenarier med kompletteringar i såväl det lokala vägnätet som nya ramper till och från Förbifarten och E18. Kontoren delar dock inte arbetsplanens problembeskrivning om att trafikplatsens huvudsakliga funktion är att koppla de två motorvägarna, och att det kommunala vägnätet utgör grunden till kapacitetsbristen. Självklart finns en interaktion i trafikarbetet mellan lokalt- och regionalt vägnät, så måste det vara för att erhålla önskvärd nytta. Det lokala vägnätet är en förutsättning för Förbifart Stockholm, och Förbifart Stockholm påverkar därigenom trafikallsträngen i det lokala vägnätet. Hjulsta trafikplats kommer att fungera väl när vägen öppnar, och långsiktiga prognoser som denna har en stor osäkerhet. Kontoren menar att parterna har ett gemensamt ansvar att följa den trafikutveckling som sker framöver. Med tanke på prognosens långsiktighet om ca 25 år, finns det mycket som talar för att åtgärderna inte enbart handlar om att komplettera med mera väg, ITS, kollektivtrafikupplägg, mobility management etc. är sannolikt också en del av lösningen.

## Buller

Intensiva diskussioner har under våren förts angående bullerskydd vid Hjulsta trafikplats. Detaljstudier har gjorts för respektive fastighet som ska bullerskyddas med avseende på höjdnivåer, lägenhetslösningar och hur gårdarna disponeras. Riktvärdet om max 55 dBA för buller kommer inte att kunna uppfyllas för alla bostäder trots bullerskyddsåtgärder med lokala skärmar. Orsaken är bland annat topografin samt att några hus är så höga att skärmar inte ger någon verkan. Kontoren anser att de förslag till bullerskydd som redovisas i MKB är den lösning som ger bäst skydd. Kontoren anser även att en dialog måste föras mellan Trafikverket och fastighetsägare om bullerskydd.

Den planerade begravningsplatsen får delvis bullernivåer över 60 dBA. Vad detta innebär för kvaliteten på vistelseytorna på begravningsplatsen kan behöva diskuteras vidare. Akallalänkens framtida läge och trafikflöde är en osäkerhet som inte ännu är klarlagd och som påverkar bullernivåerna.

## Stockholmsporten

En internationell tävling har genomförts av staden och Trafikverket för en landskapsmässig utformning av trafikplatsen och dess närområde. Arkitekt-företaget BIG i samarbete med konsultföretaget Grontmij utsågs i februari 2011 som vinnare med förslaget "Stockholmssfären". Det förslaget ligger till grund för en pågående bearbetning där även förslag till nya lokala vägar och bostäder i Stockholm och Järfälla ingår. Arbetet bedrivs under namnet "Stockholmsporten".

## Landskapsbro norr om Hjulsta trafikplats

I förslaget till arbetsplan ingår en ny landskapsbro norr om Hjulsta trafikplats. Den utformas så att det går att dra en ny lokal väg mellan Barkarby och Akallalänken på marken under bron. Brons längd har under en längre tid varit föremål för diskussion. Förslaget i arbetsplanen innebär att den dalgång som bron övertvårar smalnas av betydligt då en vägbank föreslås för en del av sträckan. Dalgången är en viktig länk i Järvakilen och blir än viktigare som en grön länk när området vid trafikplatsen tas i anspråk för vägar. Även om den lokala vägen inte byggs anser kontoren det viktigt att längden på bron studeras vidare med inriktning på att den om möjligt förlängs.

## Akallalänken

Akallalänken löper idag som en betydelsefull trafikled över Järvafältet mellan det s.k. Hjulstakorset och anslutningen till Hanstavägen vid Akalla. I samband med utbyggnaden av E 18 ersätts Hjulstakorset av en planskild trafikplats och Akallalänken ansluts till denna. Detta beräknas ske i slutet av år 2012 eller under våren 2013. I samband med utbyggnaden av Förbifart Stockholm måste Akallalänkens anslutning till trafikplatsen utgå av utrymmesskäl. Detta bedöms

ske i ett sent skede av förbifartens utbyggnad. I förslaget till arbetsplan anvisas ingen ny anslutning för Akallalänken i och med att dess trafikledsfunktion förutsätts tas över av förbifarten. Länken kommer dock att ha kvar en viktig lokal funktion med bl.a. busstrafik.

I beskrivningen till arbetsplanen anføres att Stockholms stad planerar att ansluta Akallalänken till Hjulstavägen via en ny bro över E 18. Det hävdas också att denna förbindelse inte ingår i projektet och att den ligger utanför arbetsplanens gränser. Kontoren konstaterar att det är förbifartens utbyggnad som gör att Akallalänken förlorar sin koppling söderut, eftersom anslutningen till Hjulsta trafikplats måste utgå. Kontoren anser därmed att en ny koppling söderut ska ingå i projektet och finansieras inom detta. Kontoren anser att frågan om vad som ska ingå i projektet eller inte ska regleras i genomförandeavtalet. Formuleringar som föregriper genomförandeavtalet bör tas bort från arbetsplanens beskrivning.

### **Järvafältet**

Kommunfullmäktige i Stockholms stad beslutade 2009-04-20 att godkänna Vision Järva 2030 och uppdrog åt berörda nämnder och bolagsstyrelser att verka för ett uppfyllande av visionen. I Vision Järva presenteras nio så kallade utvecklingsteman. Tre av dessa "Aktivera Järva friområde och stärk kopplingen till stadsdelarna", "Länka samman stadsdelarna" och "Koppla ihop gatunätet – där det gör nytta" har enligt kontorens uppfattning relevans för frågan om den nuvarande Akallalänkens framtid då Förbifart Stockholm finns på plats.

Mot bakgrund av ovanstående och det faktum att även nya E 18 över Järvafältet blir motorväg ser kontoren det som angeläget att en vägförbindelse som inte är motorväg bibehålls över Järvafältet. Det enda naturliga alternativet för en sådan förbindelse är enligt kontorens mening Akallalänken.

Under byggtiden för förbifarten kommer Akallalänken att provisoriskt behöva läggas om på sträckan över friområdet. Den provisoriska vägen avses förläggas något öster om den nuvarande. Enligt kontorens mening kan vägen efter förbifartens utbyggnad sannolikt ligga kvar i detta läge. Den nya sträckning som illustreras i arbetsplanen skulle kräva att Akallalänken flyttas en gång till, något som kontoren inte bedömer som realistiskt. Den illustrerade sträckningen kan för kontorens vidkommande utgå som illustration i arbetsplanen.

I MKB:n framförs att om trafiken på Akallalänken minskar kraftigt bedöms barriäreffekten vad gäller spridningsvägar i öst-västlig riktning på Järvafältet sammantaget komma att minska. Kontoren delar inte denna uppfattning utan bedömer att förbifarten medför en försämring i detta avseende genom att förlusten

av spridningsvägar över ytlägena inte kompenserar för förbättringen där förbifarten går i tunnel.

I MKB:n bör område 7a beskrivas som barrblandskog snarare än igenvuxen hagmark.

Redovisning av naturvärden behöver kompletteras med fynd av skyddsvärda arter inom Hansta naturreservat (kompletterar område 8a).

Påverkan på Hanstareservatet borde bedömas som stor under byggtiden då denna del utgör den enda entrén till området från Stockholmssidan.

En närmare beräkning av hur mycket rent vatten (inte vägdagvatten) som kan behöva tillföras Igelbäcken som kompensation för det vatten som avleds till följd av vägen bör göras.

### **Akalla**

Under byggtiden måste Akallalänkens anslutning till Hanstavägen i Akalla ändras. I arbetsplanens beskrivning för delen Hästa gård - Hansta sägs att Akallalänken under byggskedet kommer att vara kopplad till Hanstavägen via en länk diagonalt över det obebyggda området mellan Finlandsgatan och Hanstavägen. I beskrivningen uttalas också att det inte kommer att göras några åtgärder för att efter byggtiden lägga tillbaka trafiken till sitt ursprungliga läge. Detta uttalande framstår som något svårförståeligt; det kommer såvitt kontoren kan bedöma att bli nödvändigt av trafikeringsmässiga skäl att ta bort den provisoriska anslutningen till Hanstavägen. Kontoren anser att fördelningen av ansvar i denna fråga ska regleras i genomförandeavtalet.

### **Slut**