



PM 2009:203 RII (Dnr 314-2135/2009)

Samråd om Förbifart Stockholm, arbetsplan

Remiss från Vägverket

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på remiss av "Samråd om Förbifart Stockholm, arbetsplan" överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Vägverket har till Stockholms stad för yttrande översänt förslag till arbetsplan för Förbifart Stockholm. Bland syftena med projektet anges vara att bättre knyta samman de norra och södra länsdelarna, inte minst arbetsmarknadsmässigt, och att avlasta regionens centrala delar.

Uppgiften för en arbetsplan är att visa hur ett valt vägalternativ kan byggas, dvs. att finna den lämpligaste sträckningen inom det område som valts 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. Arbetsplanen innehåller en miljökonsekvensbeskrivning.

Förslaget till arbetsplan

Regeringen har nyligen lämnat tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken för projektet Förbifart Stockholm. Tillåtligheten innebär att projektet utan hinder av miljöbalkens bestämmelser kan byggas inom den korridor som anges i vägutredningen.

Uppgiften för en arbetsplan är att visa hur ett valt vägalternativ kan byggas, dvs. att finna den lämpligaste sträckningen inom det område som valts 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 väghållaren rätt att bygga väg inom angivet vägområde.

Arbetsplanen innehåller en miljökonsekvensbeskrivning.

Förbifartens sträckning och utformning

Förbifarten blir ca 21 kilometer lång, varav ca 17 kilometer i tunnel. Av den bilagda översiktskartan framgår att de delar av Förbifarten som i Stockholm föreslås ligga i ytläge blir ett par kortare rampförbindelser i Skärholmen, ett par kortare rampförbindelser i Vinsta, ca 2 km vid Hjulsta och ca 1 km vid Hansta.

Med hänsyn till förväntad trafikmängd dimensioneras vägen för tre körfält i vardera riktningen. Den nordriktade resp. sydriktade trafiken förläggs i egna tunnelrör med säkerhetsutrymmen emellan. Leden utformas för en maximal hastighet av 90 km/tim.

Längs tunnelsträckningarna i Stockholm placeras ca 15 tekniska anläggningar som behövs för tunnarnas funktion. De kommer att variera i storlek från en friggebod till en större villa samt i vissa fall utgöras av torn som blir ca 20 m höga.

Skärholmen - Kungens kurva

Förbifarten länkas av från väg E4/E20 vid trafikplats Kungens kurva, som ligger centralt i den regionala kärnan. Förbifarten ansluts till det lokala gatunätet i en ny, mindre trafikplats med arbetsnamnet ”Asko”, se den bilagda kartskissen. Trafikplats-systemet ligger nästan helt i Huddinge, men påverkar angränsande delar av Stockholm i betydande grad.

Förbifartens anslutning innebär att dagens vägområde breddas förbi hela Kungens kurva-området. I förslaget ingår också särskilda bussramper norrifrån mot Skärholmens bussterminal. Inom stadsdelen Skärholmen placeras också tekniska systemanläggningar.

En arbetstunnel anläggs också vid Sättra varvs båtuppläggningsområde, se bilagd kartskiss, med en tillfällig hamn under byggtiden. Sprängsten från tunneldrivningen förs via transportband direkt till hamnen för borttransport sjövägen. Under byggtiden begränsar det möjligheterna att använda båthamnen och uppläggningsplatsen. Utrustning och material kan forslas till arbetsplatsen via hamnen och tung trafik begränsas på den smala tillfartsvägen till varvet.

Vällingby - Vinsta

I södra västerort föreslås förbifarten anslutas till det lokala vägnätet i två nya cirkulationsplatser på Bergslagsvägen mellan stadsdelarna Vällingby och Vinsta. Till den nordligare cirkulationsplatsen kopplas även lokala anslutningar till stadsdelarna. Bussar som trafikerar förbifarten ansluter till tunnelbanans gröna linje genom nya hållplatser vid Bergslagsvägen.

Hjulsta

Hjulstamotet anläggs inom ramen för ombyggnaden av väg E18 i form av en stor, överliggande cirkulationsplats. Trafikplatsen dimensioneras för att kunna kompletteras med förbifartens passage och anslutningar. I E18-projektet ingår också en anslutning mellan cirkulationen och Bergslagsvägen – Hjulstavägen liksom en provisorisk koppling av Akallalänken till cirkulationen.

Förbifarten föreslås gå i ytläge på bro över trafikplatsen, som därmed får tre skilda plan. Utbyggnaden av de nordriktade ramperna för förbifarten medför att kopplingen till Akallalänken måste utgå av utrymmesskäl.

Akalla

Förbifarten övergår i programförslaget från tunnel till ett nedsänkt ytläge, s.k. tråg, ca 250 m söder om den nya överliggande cirkulationsplatsen vid Akalla. Vägen fortsätter sedan i nedsänkt ytläge genom den östra utkanten av Hansta naturreservat för att vid gränsen mot Sollentuna åter gå ned i en kortare tunnel.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd och Skärholmens stadsdelsnämnd för yttrande. Respektive yttrande har med anledning av den korta remisstiden utformats som kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret ställer sig i allt väsentligt bakom förslaget till arbetsplan. Kontorens synpunkter och förslag har i stor omfattning blivit tillgodosedda under arbetets gång då företrädare för kontoren deltagit aktivt i arbetsplanarbetet.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning framhåller vikten av att den fortsatta detaljplaneringen av Förbifart Stockholm följer de planeringsinriktningar som anges i det nya förslaget till översiktsplan för Stockholm.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning hänvisar till Rinkeby-Kista stadsdelsnämnds beslut den 22 oktober 2009 i ärendet rörande stadsbyggnadskontorets samrådshandling.

Skärholmens stadsdelsförvaltning anser bland annat att frånluftsstationen som är planerad att ligga vid infartsmynningen bör etableras så långt från bostadsbebyggelse som möjligt.

Mina synpunkter

Stockholm är en del av en arbetsmarknadsregion och en väl fungerande infrastruktur är grundläggande för att vardagen ska fungera för alla som bor och verkar här. På motsvarande sätt är kommuner och län runt Stockholm beroende av att kunna erbjuda medborgare fungerande kommunikationer till och från arbetsplatsen. En bättre fungerande arbetsmarknadsregion betalar sig i ökad tillväxt och en bättre fungerande infrastruktur minskar belastningen på miljön.

Jag anser att Vägverkets förslag till arbetsplan för Förbifart Stockholm går i linje med stadens synpunkter och förslag. Staden och Vägverket har ett väl fungerande samarbete, vilket också är positivt inför projektets framtida process.

Vägverkets förslag att lägga stora delar av Förbifarten i tunnel är mycket positivt. I och med detta kommer Förbifarten endast att gå i ytläge vid ett par kortare rampförbindelser vid Skärholmen, Vinsta, Hjulsta och Hansta.

Jag välkomnar de gjorda förändringar som innebär att den negativa påverkan på möjligheterna att bygga bostäder längs bl.a. Skärholmsvägen undviks. Den lösning som nu redovisas i arbetsplaneförslaget minskar trafikbelastningen på de delar av Skärholmsvägen där nya bostäder planeras och förutsättningarna för ny bostadsbebyggelse förbättras. Det är även viktigt, som fackförvaltningarna påtalar, att i det fortsatta arbetet bevaka att trafikplatsen utformas med hänsyn till tvärbanan och att den framtida integrationen av de två delområdena inte försåras som följd av projektet.

Förbifarten är en viktig del för att busstrafiken i regionen ska fungera bättre. En viktig insats är de särskilda bussramper som ska möjliggöra en snabb access till och från Förbifarten för busstrafiken. Det är därför viktigt med en fortsatt dialog med

Vägverket och SL om att utveckla förutsättningarna för en god busstrafikering i samband med tillkomsten av Förbifarten.

Det är angeläget att Vägverket tar ett helhetsgrepp och samordnar arbetena på ett sådant sätt att de tunga trafiksystemen inte får alltför stora reduceringar under byggtiden.

Det är bra att utformningen av Vinstamotet har förändrats. Förändringen innebär att de nordriktade ramperna från trafikplatsen har flyttats från Lövestavägen till Bergslagsvägen, vilket underlättar byggandet av de nya bostäderna vid Johannelundstoppen. Det ger även utrymme för ytterligare bostäder längs Lövestavägen.

I likhet med fackförvaltningarna anser jag att Vägverket i samråd med staden bör söka ett alternativt läge för etableringsområdet, i stället för den föreslagna platsen i kvarteret Förrådet då detta är det enda grönområdet i närområdet.

Förbifart Stockholm föreslås passera på bro över cirkulationsplatsen vid Hjulstamotet med rampförbindelser till densamma. Utbyggnaden av Hjulstamotet har nyligen påbörjats inom ramen för E18-projektet och förbindelsen har varit en förutsättning för utformningen av E18 och dess trafikplatser. Jag anser att anslutningen ska finnas kvar som den byggs eller på ett motsvarande sätt även då Förbifarten har kommit på plats. Ett borttagande av anslutningen skulle medföra en oacceptabel isolering av stadsdelarna i södra Järva. Det är även viktigt att kapacitetsfrågorna kring Hjulstamotet analyseras vidare inom ramen för projektet.

Huvuddelen av Akallalänkens trafik kommer att tas över av Förbifarten, men i likhet med fackförvaltningarnas uppfattning anser jag att det ändå är viktigt att en lokal vägkoppling finns kvar mellan stadsdelarna Akalla och Tensta. Eftersom anslutningen i söder utgår som en följd av Förbifartens utbyggnad anser jag att en ersättande anslutning bör ses som en del av Förbifartsprojektet. Den förhållandevis ringa trafik som antas bli kvar på Akallalänken efter förbifartens färdigställande föreslås av Vägverket istället ledas närmare bostäderna i Akalla. För byggtiden kan det däremot röra sig om en omfattande trafik, ca 30 000 fordon per dygn under en 5-årsperiod. Detta kräver adekvata skyddsåtgärder.

För att minska Förbifartens barriäreffekt i ytläge måste gång- och cykelförbindelser över leden finnas i anslutning till etablerade stråk och utformas så att de inbjuder till passage.

Enligt samrådshandlingarna utreds fortfarande möjligheten att förse tunnelrören med släcksystem och informationssystem till trafikanter om luftkvalitet, störningar m.m. Jag anser att sådana åtgärder måste vidtas så att risken för köbildning och stängning minimeras.

Jag anser att eventuella avsteg från nybyggnadsregler för bullerskydd måste göras i samråd med staden. Det är inte rimligt att i dagsläget ha tyst asfalt som en förutsättning för att klara riktvärden, då det är ett material som fortfarande är under utveckling. När det gäller frågan om bullerskyddsåtgärder bör det tas in i kontrollprogrammet för driftskedet.

I och med att Förbifarten byggs kommer Igelbäcken få mindre vatten. Det är ett känsligt vattendrag och det behöver göras beräkningar av hur mycket vatten som avleds och hur mycket rent vatten som därför behöver tillföras som kompensation.

Avslutningsvis vill jag understryka att detta projekt är mycket viktigt för att vi ska få en väl fungerande arbetsmarknadsregion i Stockholm.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på remiss av "Samråd om Förbifart Stockholm, arbetsplan" överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 2 december 2009

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Remiss från Vägverket
2. Översiktskarta

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att som svar på remiss av "Samråd om Förbifart Stockholm arbetsplan anför följande:

Förbifarten Stockholm ökar miljöbelastningen i regionen och bidrar till att det blir omöjligt att nå klimatmålen. Trängsel och trafikproblem löses inte med flera motorvägar. Vi motsätter oss byggande av Förbifart Stockholm. Istället måste biltrafiken och den trängsel den medför, minska genom bättre kollektivtrafik, mer gods på järnväg och sjöfart samt persontransporter på vattnet.

Vi anser att trängselskatten ska omvandlas till en regional/kommunal avgift. Trängselskatten tillkom för att minska trängsel och köer och förbättra miljön i Stockholms innerstad. Intäkterna ska användas till satsningar på kollektivtrafik. Trängselavgiftssystemet ska vidareutvecklas och trängselavgifter införas på Essingeleden och fler ställen. Vi vill genomföra omfattande kollektivtrafikinvesteringar. Utbyggda tvärbanan, spår till nya Karolinska, Spårväg Syd och Mälarbanan mellan Tomtebodan och Karlhäll är angelägna projekt. En parkeringspolitik som styr mot bilsnål samhällsplanering och en omfattande utbyggnad av cykelvägar är andra delar av vår trafikpolitik.

Förbifart Stockholm kommer att leda till en utglesad stadsstruktur och motverka stadens arbete att bygga en tät stad. Leden gynnar glesa bostadsområden längre från regioncentrum där bilpendling varje dag är det vanliga transportsättet. Detta skapar resmönster som motverkar såväl Sveriges internationella klimatåtaganden som de lokala och regionala miljömålen. Förbifart Stockholm är därför inte förenlig med ett långsiktigt hållbart transportsystem. De allra flesta resenärerna i Stockholmsregionen ska till eller från staden kärna. Våldigt få har för avsikt att passera från norr till syd och tvärtom.

Den förväntade höga befolkningsökningen i Stockholms län ställer ökade krav på infrastrukturen. Det ställer även ökade krav på att ta tillvara de oexploaterade grönområden som finns kvar i regionen.

Tunnelmynningar i Lovöns öppna landskap utgör ett hot mot världsarvet Drottningholm. Förslaget till breddad väg vid Drottningholm och det faktum att bussfiler inte planeras på till

Bromma bidrar till ökade trafikproblem vid Brommaplan. Förbifart Stockholm i ytläge vid Hjulsta och Akalla gör att utsatta områden drabbas av buller och luftföroreningar.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Avslå ärendet
2. Därefter anføra följande

Just nu pågår COP 15-mötet i Köpenhamn med målet att nå bindande avtal om utsläppsminskningar för alla världens länder. En sämre tidpunkt för samråd på Förbifart Stockholm kunde inte ha valts. Sverige ses av många som ett föregångsland i miljöfrågor med låga utsläpp av fossila bränslen på grund av stor användning av kärnkraft och vattenkraft och högt uppsatta miljömål. Stockholm har också högt anseende, utmärkelsen till Europas miljöhuvudstad 2010 är bara ett bevis. Stadens väl utbyggda fjärrvärmenät och kollektivtrafik samt tillgången till relativt rent vatten och natur ger Stockholm alla möjligheter till att utvecklas till en hållbar, fossilbränslefri stad i framtiden. Ändå satsar både Sveriges borgerliga regering och majoriteten i Stockholm på Förbifart Stockholm. motorvägen Förbifart Stockholm beräknas öka utsläppen av klimatförändrande gaser och leder till omfattande miljöpåverkan.

Förbifart Stockholm leder till en utspridd stad med planerad urban sprawl istället för den täta, hållbara staden som förs fram i Stockholms förslag till översiktsplan och i nya RUFS.

Förbifart Stockholm ska knyta ihop de norra och södra regionhalvorna för att underlätta bilpendling när hela strategin för en hållbar stad är att och blanda bostäder och arbetsplatser för att minska transportbehovet. Förbifart Stockholm omöjliggör en sammankoppling mellan Skärholmen och Kungens kurva, befintlig E4/E20 som redan utgör en stark barriär ska breddas, och går återigen emot översiktsplanen och RUFS som lyfter fram ökade samband och bättre kopplingar mellan stadsdelar och kommuner.

Förbifart Stockholm har mött starka protester. Den planerade bron över Lambardfjärden ströks och blev istället en tunnel. Nu planeras den 21 kilometer långa vägen gå i tunnel i 16 kilometer. Vägens mycket få partier i ytläge dras i Hjulsta och Akalla. Vi anser detta vara tecken på miljörasism - vägen dras i ytläge förbi områden med låg socioekonomisk standard. De som bor runt Järvafältet är redan omringade av trafikleder, med nya E18, Kymplingelänken och Akallalänken – Förbifart Stockholm kommer att bli en ytterligare barriär mot Igelbäckens naturreservat. För att förbättra boendemiljön, minska bullret och öka tillgången till natur måste barriärerna för Järvastadsdelarna minska, inte öka.

Förbifart Stockholm ska finansieras med intäkterna från trängselavgifterna. Vi anser att de pengarna ska läggas på utbyggnad och förbättring av kollektivtrafiken i hela länet.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Carin Jämtin* och *Roger Mogert* (båda s) enligt följande.

Vi vill understryka vikten av att ansvariga myndigheter i det pågående och kommande arbetet utformar och anpassar projektet så att det understödjer kollektivtrafikens utveckling i regionen.

Stockholmsregionen växer idag kraftigt. Vår uppfattning är att en tät bebyggelse har förutsättningar att, *både* skapa hållbara arbetsmarknader och höjd livskvalitet, *och* förutsättningar för ett miljövänligare samhällsbygge och transportsystem.

Det är inte bara vårt län som växer, utan stora delar av Mälardalen har haft - och kommer att ha - en positiv utveckling. För att undvika en utveckling där ny bebyggelse understödjer ett ökat bilberoende, och därmed främjar misshushållning och trängsel, måste de stora stråken och starka kärnorna vara de platser där större delen av befolkningstillväxten sker. På så sätt

skapas förutsättningar för kollektivtrafik. Detta i motsats till en mer utspridd tillväxt som förutsätter en omfattande pendlingstrafik med bil.

Förbifart Stockholm motiveras främst av regionens tillväxt och utveckling, parad med en önskan att skapa en bebyggelse som inte sprider sig ut i periferin i så kallad *urban sprawl*. Därav följer också att vikt läggs vid att stärka regioncentrum och de regionala kärnorna. För att denna strategi ska vara framgångsrik måste den innehålla en strategi för kollektivtrafikens utveckling.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Emilia Hagberg* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

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

Särskilt uttalande gjordes av *Carin Jämtin, Tomas Rudin, Teres Lindberg* och *Malte Sigemalm* (alla s) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (s) i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande.

Jag instämmer i finansborgarrådets synpunkter.

Jag vill som centerpartist tillägga att Centerpartiet gick till val 2006 på att Förbifart Stockholm skulle byggas och att den skulle miljöanpassas. Detta är nu precis vad som sker. Förbifarten läggs i tunnel vilket innebär att Grimstaskogen och Lambarfjärden inte påverkas av vägen. Samtidigt uttalas tydligt en ambition att utnyttja trafikleden för kollektivtrafik. Lösningar som ger busstrafiken exklusivitet på delar av leden diskuteras. I Centerpartiet ser vi gärna fler sådana lösningar, exempelvis med BRT-teknik (Bus Rapid Transit).

Förbifart Stockholm kommer att byggas under de närmaste tio åren vilket innebär att många tillfällen till ytterligare miljöanpassning lär dyka upp. Men framför allt innebär det att den kommer att stå klar för att bära en helt annan typ av biltrafik än vi ser idag. Biltrafiken på 2020-talet kommer att vara extremt klimatanpassad med dagens mått.

Centerpartiet anser att Stockholmsregionen ska utvecklas och tillåtas växa. För att klara den utmaningen krävs stora investeringar i både ny kollektivtrafik och i vägar. Det är precis vad alliansen nu genomför på alla nivåer.

ÄRENDET

Vägverket har till Stockholms stad för yttrande översänt förslag till arbetsplan för Förbifart Stockholm. Bland syftena med projektet anges vara att bättre knyta samman de norra och södra länsdelarna, inte minst arbetsmarknadsmässigt, och att avlasta regionens centrala delar.

Uppgiften för en arbetsplan är att visa hur ett valt vägalternativ kan byggas, dvs. att finna den lämpligaste sträckningen inom det område som valts 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. Arbetsplanen innehåller en miljökonsekvensbeskrivning.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd och Skärholmens stadsdelsnämnd för yttrande. Respektive yttrande har med anledning av den korta remisstiden utformats som kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret

Kontorens gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 12 november 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Allmänt

Företrädare för kontoren deltar aktivt i arbetsplanearbetet. Kontorens synpunkter och förslag har därvid i stor omfattning blivit tillgodosedda under arbetets gång. Kontoren får därmed i allt väsentligt tillstyrka förslaget till arbetsplan.

Skärholmen - Kungens kurva

Vad gäller förbifartens koppling till det lokala gatunätet i Skärholmen skiljer sig arbetsplaneförslaget avsevärt från det förslag som år 2005 illustrerades i Vägverkets vägutredning. Förändringarna har tillkommit på stadens begäran, främst för att undvika den negativa påverkan på möjligheterna att bygga bostäder längs bl.a. Skärholmsvägen som illustrationen i vägutredningen enligt stadens uppfattning innebar. Den lösning som nu redovisas i arbetsplaneförslaget är enligt kontorens mening överlägsen i detta avseende. Den innebär att en ny anslutning till det lokala nätet förläggs väster om Trafikplats Kungens kurva (Tpl "Asko"). Därmed minskar trafikbelastningen på de delar av Skärholmsvägen där nya bostäder planeras och förutsättningarna för ny bostadsbebyggelse förbättras.

Kontoren ser positivt på att arbetstunneln och den tillfälliga hamnen i Sättra varv gör att tunga transporter kan ske sjövägen och inte via lastbil. Vid anläggning av hamnen är det angeläget att en bra avvägning görs mellan båtklubbens möjlighet till fortsatt verksamhet och vilka tillfälliga intrång som behöver göras i naturreservatet under byggtiden. Arbetet kring detta är inlett i samråd mellan staden och Vägverket. Några av de föreslagna etableringsområdena berör platser med uppvuxna ekar och skyddsvärd natur. Deras detaljavgränsning och ev. behov av skyddsåtgärder måste studeras vidare i samråd mellan Vägverket och staden.

Skärholmen – Kungens kurva är utpekad som en regional kärna i den regionala utveck-

lingsplanen. Stockholms stad och Huddinge kommun arbetar också sedan ett antal år för att av de idag geografiskt separerade delområdena Skärholmen och Kungens kurva skapa en gemensam stadsmiljö, som är lättillgänglig och attraktiv. Ett viktigt steg i denna riktning tas med utbyggnaden av Tvärbana Syd. Det är viktigt att i det fortsatta arbetet bevaka att trafikplatsen utformas med hänsyn till tvärbanan och så att den framtida integrationen av de två delområdena inte försvåras som följd av projektet.

Förbifart Stockholm är inte i första hand ett kollektivtrafikprojekt. Detta får emellertid inte hindra att ytterligare ansträngningar ägnas åt att finna lösningar som förbättrar förutsättningarna för busstrafik på Förbifarten. En viktig sådan insats är de särskilda bussrampor som ska möjliggöra en snabb access till och från Skärholmens centrum för busstrafiken. Om ramporna inte byggs förlängs restiden påtagligt för bussresenärerna. Staden önskar en fortsatt dialog med Vägverket och SL om att utveckla förutsättningarna för en god busstrafikering i området i samband med tillkomsten av Förbifarten.

I remissmaterialet redovisas också hur trafiken på E4/E20 kommer att påverkas under byggtiden, men eventuell påverkan på tunnelbanan klargörs inte. Erfarenhetsmässigt ökar vägtrafikarbetet vid avstängningar i tunnelbanan, vilket gör att föreslagna väggångvägar kan bli otillräckliga. Det är angeläget att vägverket tar ett helhetsgrepp på trafiken i området och samordnar arbetena på ett sådant sätt att de tunga trafiksystemen inte samtidigt får alltför stora reduktioner.

Vällingby - Vinsta

Även utformningen av Vinstamotet har på önskemål från staden förändrats avsevärt gentemot vägutredningens illustration. Förändringen innebär att de nordriktade ramporna från trafikplatsen har flyttats från Lövestavägen till Bergslagsvägen. Det är positivt för de nya bostäder som ska byggas vid

Johannelundstoppen, och ger utrymme för ytterligare bostäder längs Lövestavägen. Samtidigt innebär förändringen att utvecklingspotentialen för Vinsta företagsområde förbättras, då trafiken får en mer direkt koppling in i företagsområdet och då Krossgatan, som är en viktig tillfart till företagsområdet, inte behöver stängas av mot Lövestavägen. Förändringen medför också en bättre orienterbarhet i trafiksystemet. Detaljplaceringen av luftbytesstationen vid Johannelundstoppen bör dock studeras vidare med hänsyn till nu planerade och kommande bostäder vid toppens södra sida.

I förslaget till arbetsplan redovisas inte hur delar av kvarteret Förrådet i norra delen av företagsområdet skall kunna nås under såväl byggtiden som permanentskedet därefter. Det finns flera tänkbara lösningar och frågan får studeras vidare i samråd mellan Vägverket och staden. I materialet redovisas också en skogsbevuxen kulle i kv Förrådet som etableringsområde. Då detta är den enda grönytan i närområdet och det finns bättre lämpad mark i omedelbar anslutning anser kontoren att vägverket i samråd med staden bör söka ett alternativt läge för etableringsområdet. Den tillfälliga väg som avses etableras öster om nuvarande Bergslagsvägen behöver också utredas ordentligt då den kommer att hamna nära befintlig bebyggelse.

Hjulsta

Utbyggnaden av Hjulstamotet har nyligen påbörjats inom ramen för E18-projektet. Här ingår bl.a. den stora cirkulationsplatsen och anslutningen till Tensta via Bergslagsvägen – och den nya lokala Hjulstavägen. Förbifart Stockholm föreslås sedan passera på bro över cirkulationen med rampförbindelser till densamma. Denna förbindelse har varit en förutsättning för utformningen av E18 och dess trafikplatser, och måste därför enligt kontorens uppfattning finnas kvar som den byggs eller på ett motsvarande sätt även då Förbifarten har kommit på plats. Ett borttagande av anslutningen skulle medföra en oacceptabel isolering av stadsdelarna i södra Järva.

Utförda trafikanalyser visar att trafikplatsen med bibehållen Tenstaanslutning troligen kommer att behöva kompletteras med en frigående vänstersväng söderifrån mot nordväst för att kunna fungera. Fortsatta analyser får utvisa var en sådan lämpligast förläggs för att ge minsta miljö- och gestaltningsmässiga olägenheter. Kapacitetsfrågorna kring Hjulstamotet

måste analyseras vidare inom ramen för projektet.

De båda projekten i kombination innebär att vissa omedelbart näraliggande markytor skulle kunna frigöras för annan användning än idag. Det är viktigt att trafiklederna E18 och Förbifart Stockholm utformas så att det går att ordna acceptabla anslutningar till de aktuella områdena via nya lokalgator. I sammanhanget måste självfallet hänsyn tas till de naturvärden och kulturhistoriska värden som finns i området.

Stockholms kommunfullmäktige godkände i april 2009 förslaget till Vision Järva 2030. Ett viktigt element i målbilden är att Järvastadsdelarna skall vara väl förbundna med varandra och med sin omgivning. Som tidigare nämnts medför emellertid utbyggnaden av Förbifarten att en viktig befintlig förbindelse, Akallalänken, förlorar sin anslutning till gatunätet i södra Järva. Huvuddelen av Akallalänkens trafik kommer att tas över av Förbifarten, men enligt kontorens uppfattning är det ändå viktigt att en lokal vägkoppling finns kvar mellan stadsdelarna Akalla och Tensta. Den förutsätts komma att bära lokal bil-, buss- och cykeltrafik mellan stadsdelarna och till målpunkter längs sträckan såsom Hästa gård vid Akalla och den tilltänkta begravningsplatsen norr om Tensta. Eftersom anslutningen i söder utgår som en följd av Förbifartens utbyggnad anser kontoren att en ersättande anslutning bör ses som en del av Förbifartsprojektet.

Av remisshandlingarna framgår att Akallalänken under byggtiden behöver ledas om på en sträcka av ca 1 km i ett östligare läge än dagens väg vid passagen över Järvafältet. Detta ca 5-åriga provisorium måste utformas i nära samråd mellan Vägverket och staden med tanke på befintliga natur- och kulturvärden.

Akalla - Hansta

Trafikplatsen vid Akalla (Hanstamotet) förläggs i förlängningen av Hanstavägen. Den utformas som en överliggande cirkulation över Förbifarten, som här föreslås löpa i ett långt tråg.

För att minska Förbifartens barriäreffekt måste gång- och cykelförbindelser över leden finnas i anslutning till etablerade stråk och utformas så att de inbjuder till passage. Kontoren bedömer att passagebehovet blir tillräckligt väl tillgodosett i förslaget till arbetsplan. Till detta finns en möjlighet att anlägga en ytterligare förbindelse i Hanstavägens förlängning i plan över de nordriktade ramperna, som inte bedöms bli hårt trafikbelastade.

Utbyggnaden av Hanstamotet enligt förslaget till arbetsplan innebär att Akallalänkens – Hanstavägens nuvarande sträckning via den stora kurvan runt Akalla måste utgå. Den förhållandevis ringa trafik som förutsätts bli kvar på Akallalänken efter förbifartens färdigställande föreslås av Vägverket istället ledas närmare bostäderna i Akalla. För byggtiden kan det däremot röra sig om en omfattande trafik, ca 30 000 fordon per dygn under en 5-årsperiod. Detta kräver adekvata skyddsåtgärder.

Tekniska system

För tunnlar krävs som nämnts ca 15 ovanjordsanläggningar i Stockholm. Vid val av lokalisering och utformning av dessa är det väsentligt att man utöver de hänsyn som tas till nuvarande markanvändning även beaktar möjligheter till kommande planläggning och exploatering, detta i syfte att så långt möjligt undvika att anläggningarnas lokalisering begränsar den framtida stadsutvecklingen kring förbifarten.

Gestaltning och arkitektur

En central målsättning för staden är att Förbifarten ska utgöra en attraktiv del av Stockholmsmiljön, både i tunnel och i ytläge. Hur ytlägena gestaltas påverkar kraftigt omkringliggande landskap och verksamheter, såväl visuellt som genom buller och förändrad omgivande logistik. Staden ställer stora krav på detaljutformningen. Broar, slänter, bullervallar, avskärmningar, övergångar etc. måste hanteras med stor omsorg med tanke på ytlägenas närhet till bostäder och rekreationsområden. Även i tunnlar är det angeläget att miljön upplevs som trygg och säker, samtidigt omväxlande och positiv. Det är viktigt med en samsyn mellan Vägverket och staden om de kvaliteter som ska präglade projektet. Detta sker lämpligen genom det gestaltningsprogram som Vägverket och stadsbyggnadskontoret gemensamt arbetar fram.

Miljökonsekvenser, MKB

I och med att regeringen nu tillåtit Förbifart Stockholm utgör miljöbalkens bestämmelser enligt kapitel 17 inte något hinder för en utbyggnad. Vattenverksamhet, byggande och drift av tillfälliga hamnar genomgår en särskild prövning enligt kap 9 och kap 11 miljöbalken. Dessutom kan det uppstå behov av att söka tillstånd och dispenser från föreskrifterna för natur- och kulturresevat (7 kap miljöbalken). Under byggskedet och driftskedet ska ett kontrollprogram upprättas. Staden kommer genom miljöförvaltningen under byggande och drift att utföra tillsyn enligt miljöbalken på vägen, naturreservaten och hamnar. De resultat och förslag på åtgärder som redovisas i MKB till arbetsplanen blir därför viktiga för det fortsatta arbetet.

Luft

Staden har tidigare betonat att det är viktigt både av miljö- och hälsoskäl att tunneln inte stängs på grund av köbildning. Avstängningar kan leda till att luftsituationen på omkringliggande vägnät påverkas och att trafik leds in i Stockholms innerstad via Essingeleden. Enligt samrådshandlingarna utreds fortfarande möjligheten att förse tunnelrören med släcksystem och informations-system till trafikanter om luftkvalitet, störningar mm. Kontoren anser att sådana åtgärder måste vidtas så att risken för köbildning och stängning minimeras.

Det råder stora osäkerheter om framtida dubbdäcksanvändning och emissionsdata från fordon. Kontoren anser att tunneln och dess ventilationssystem måste byggas så att man får tillräckligt låga halter även om vi vid öppnandet har en hög dubbdäcksandel och stora emissioner.

Det är fortfarande oklart vilka skyddsåtgärder som ska vidtas och vilka halter som klaras inne i tunneln. Kontoren vill betona att det är Vägverket som har som upp-gift att arbeta fram förslag som sedan fastställs i samråd med tillsynsmyndigheten.

Vilka riktvärden som Förbifarten ska dimensioneras för ska enligt tillåtighets-beslutet framgå av den plan som ska tas fram efter samråd med berörda myndigheter. Planen ska innehålla de åtgärder som behövs för att miljökvälitets-normerna inte ska överskridas och så att luftföroreningar i tunneln begränsas. Planen ska hållas aktuell och redovisas senast vid den tid, innan byggnadsarbetena påbörjas, som länsstyrelsen och Vägverket kommer överens om.

Buller

Eventuella avsteg från nybyggnadsregler för bullerskydd måste göras i samråd med staden. Vid avvägningar om hur rimliga de bullerskyddande åtgärderna är bör staden ges större insyn i bedömningarna. Det är bra att MKB anger att bullerdämpande skyddsåtgärder vidtas redan under byggskedet, för att minska störningar även då.

Enligt MKB planeras för lågbullrande asfalt för att minska bullerstörningar. Kontoren är positiva till användning av tyst asfalt, men det är ännu så länge ett material som är under utveckling. Det är därför inte rimligt att i dagsläget ha tyst asfalt som en förutsättning för att klara riktvärden. När det gäller frågan om tyst asfalt och dess skötsel (nyanläggning och rengöring) behöver den och övriga bullerskyddsåtgärder (t.ex. fönsteråtgärder) tas in i kontrollprogrammet för driftskedet.

Dagvatten

I MKB anges att tillsynsmyndigheten definierar riktvärden för dagvatten, vilket inte

stämmer. Det är Vägverkets uppgift att ta fram ett förslag som sedan fastställs i samråd med tillsynsmyndigheten.

Spolvattnet från tunneln under Järvafältet ska avledas till Järva dagvattentunnel vid Akalla efter fördröjning och sedimentering. Kontoren är positiva till att detta vatten förs till dagvattentunneln och inte till Igelbäcken.

Järva dagvattentunnel mynnar ut i Edsviken, som enligt EG:s ramdirektiv för vatten är en vattenförekommst. Mot bakgrund av att spolvatten är kraftigt förorenat kan det vara motiverat med kompletterande reningssteg innan utsläpp till dagvattentunneln. Ett katastrofskydd bör vara ett minimikrav.

Igelbäcken är ett känsligt vattendrag. I och med att Förbifarten byggs kommer bäcken få mindre vatten. Det behöver göras beräkningar av hur mycket vatten som avleds och hur mycket rent vatten som därför behöver tillföras som kompensation. Hur det ska gå till bör utredas.

I MKB anges att trafikdagvatten från ytförlagda delar ska renas och sedan ledas till lämplig recipient. MKB:n bör kompletteras med en beskrivning av om det kommer vara möjligt att behålla alternativt uppnå ”God” vattenstatus i vattenförekomster enligt EG:s ramdirektiv med de planerade reningsåtgärderna.

I de fall vägdagvattnet efter rening avleds via SVAB:s ledningsnät till en sjö eller ett vattendrag beskrivs inte konsekvenserna för recipienterna. Kontoren anser att det är Vägverkets ansvar att belysa konsekvenserna då vägen är orsaken till eventuella föroreningar.

I den fortsatta miljöbedömningen bör utredas hur lämpligt Räcksta träsk är som recipient och hur vattenkvaliteten påverkas om sjön tillförs trafikdagvatten.

Det är oklart om flera dagvattendammar planeras vid Hjulstamotet. Det är viktigt att i ett tidigt skede reda ut om det ska anläggas flera dammar eller fördröjningskammare och var de ska ligga.

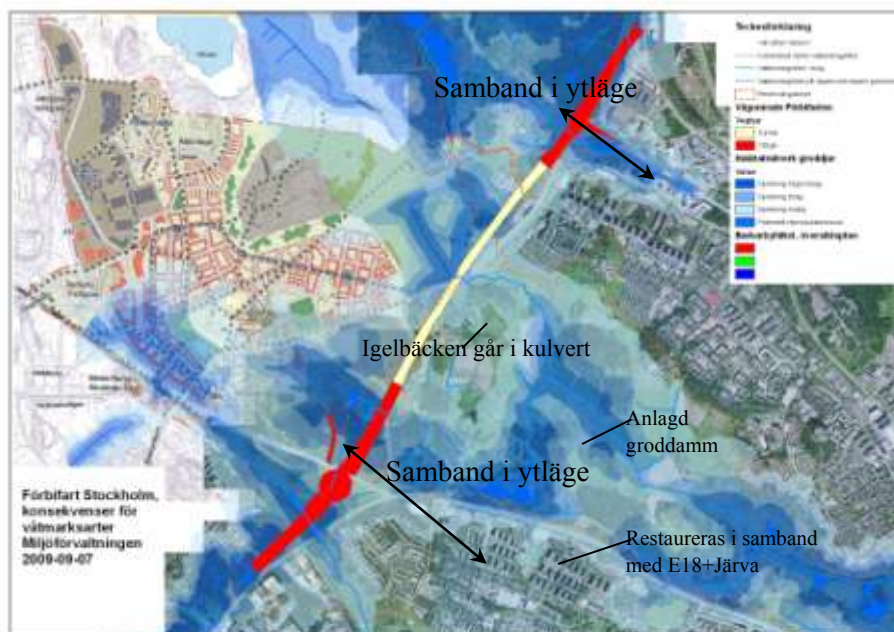
Hantering av vatten från arbetsplatserna och riktvärden för utsläpp av sådant vatten behöver regleras i kontrollprogrammet för byggskedet. Kontrollprogrammet ska tas fram i samråd med kommunens tillsynsmyndighet.

Konsekvenser för spridningssamband

De sträckor där Förbifarten passerar Järvafältet i ytläge är känsliga vad gäller spridningssamband. Detta gäller både under byggtiden och efter färdigställandet. Kontoren ställer sig därmed skeptiska till slutsatserna i MKB:n att Förbifarten kan ”förstärka Järvakilens svaga zon vid Igelbäckens dalgång” samt att ”de positiva konsekvenserna för våtmarksarter kan bli större än de negativa”. MKB:n synes här utgå från en bedömning av enskilda objekt snarare än en helhetssyn vad gäller ekologiska spridningssamband.

Vid studier av spridningsnätverk och förekomster av våtmarkslevande arter, är det mer troligt att de ekologiska sambanden vid vägsträckan över Järvafältet i öst-västlig riktning är vid ytlägena (se figur nedan). Ett samband finns norr om E18 och ett vid Akalla (det s.k. stordiket). Konsekvensen för våtmarkslevande arter i sambandet norr om E18 blir att barriäreffekten ökar med två på- och avfartsramper i ytläge även om leden går på bro. Vid stordiket finns större vattensalamander som är med i EU:s habitatdirektiv. Konsekvenserna av att spridningsvägen österut vid Akalla förändras är svåra att förutse, men det är inte rimligt att dra slutsatsen att det innebär positiva effekter. Det bör utredas vilka kompensationsåtgär-

der/förstärkningar som behövs och som ger bäst effekt.



Bilden visar hur våtmarksnätverken hänger ihop.

För barrskogsarter påverkas spridningssambanden vid skogsområden kring Hjulstamotet och vid Hanstaskogen. Vilken den exakta effekten är på ekologiska system är svårt att förutse, mer än att det måste konstateras att det är en negativ påverkan för spridning av barrskogsarter då barrträd försvinner.

Byggskedet

Ett kontrollprogram för byggtiden ska fastställas i samråd med kommunen.

Enligt MKB ska berörda kommuner ge tillstånd till användning av kemiska injektionsmedel, vilket inte stämmer. Användningen är inte tillståndspliktig och kommunen ger inte något tillstånd. Däremot ska kontroll av hantering och användning av kemiska injektionsmedel tas upp i kontrollprogrammet.

I MKB anges att berget ska krossas i flera av tunnarna. Det bör finnas en beredskap för platser där bergkrossning kan ske om det visar sig att krossning av arbetsmiljöskäl inte kan utföras i tunnarna. Krossar är anmälningspliktiga till den kommunala miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Vid Sättra varv planeras en arbetstunnel med hamn för uttransport av massor med båt. Kontoren ser denna hamn som en viktig förutsättning som måste lösas innan transporterna börjar så att inte massorna körs med lastbil

Det är framförallt under byggtiden störningarna kommer att vara påtagliga för friluftslivet. MKB bör redovisa hur friluftslivet påverkas under byggtiden samt om några skyddsåtgärder kommer att vidtas.

Stadens erfarenhet från tillsynsarbetet med bygget av E18 är att betydligt mer mark än vad som anges i arbetsplanen påverkas av arbets- och etableringsområden under byggtiden samt olika ledningsomläggningar, massupplag, flytt av gång- och cykelvägar och andra följdåtgärder. Vissa av dessa följdåtgärder blir permanenta medan andra är av tillfällig karaktär, dock i praktiken ofta flera år. För att ge en rättvisande miljöbedömning av påverkan på na-

turvärden och funktioner krävs att sådana aspekter tas med från början i planeringen.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 9 november 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen utgår ifrån att projektets negativa miljöeffekter kommer att styras upp i samband med framtagandet av en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Förvaltningen vill ändå lyfta fram följande synpunkter:

Klimatarbetet innebär en stor utmaning. Regeringen har beslutat att Sverige ska minska sina utsläpp av växthusgaser med 40% från år 1990 till år 2020. Internationell forskning visar att nya stora motorvägar genererar mer trafik och medverkar till utglesning av staden. Enligt regeringen planeras Förbifart Stockholm för framtidens koldioxidfria elbilar. Om elbilen har någon framtid är det ingen som med säkerhet vet. Det är tveksamt om teknikutvecklingen har kommit så långt att fordonsparken kommer att vara väsentligt annorlunda om tio år. Beroende på vilka ekonomiska styrmedel som används kan trafikbelastningen i tunnelarna bli hög med köbildning som följd. Detta innebär att stora krav måste ställas på tekniska lösningar för att minska luftföroreningshalterna i tunnelarna.

Förvaltningen anser vidare att det i det fortsatta planeringsarbetet av Förbifart Stockholm är av största vikt att de båda cirkulationsplatserna vid trafikplats Vinsta detaljplaneras på ett sådant sätt att skadlig påverkan samt störningar i närliggande natur- och boendemiljöer begränsas så långt det är möjligt, både med avseende på byggskedet samt efter färdigställandet.

Utformning och placering av tekniska anläggningar som luftutbytesstationer, mottagningsstationer för el samt frånluftsstationer med avluftstorn, måste ske med stor omsorg. Avluftstornen som släpper ut luft från tunnelmynningarna kommer lokalt att medföra höga luftföroreningshalter, tornen planeras att få en höjd på ca 15-20m vilket innebär en visuell störning i natur- och boendemiljö.

Utformning och anslutning av gång-, cykelvägar och lokalgator måste ske på ett sådant sätt att trafikplatsen, med de båda cirkulationsplatserna, inte kommer att bli en barriär som försvårar framkomligheten och försämrar möjligheten för de oskyddade trafikanterna att förflytta sig.

Förvaltningen framhåller vikten av att den fortsatta detaljplaneringen av Förbifart Stockholm följer de planeringsinriktningar som anges i det nya förslaget till översiktsplan för Stockholm. Där anges bl. a. att staden ska skapa boendemiljöer med goda ljudförhållanden samt arbeta för en förbättrad luftkvalitet. Den fysiska planeringen ska stödja en markanvändning och främja ett trafiksystem som minskar behovet av biltransporter samt främjande kollektivt resande. Resandet ska bli en tydligare del i stadens offentliga rum med ökad integration och trygghet. Arbetet med att skapa ett sammanhängande och snabbt cykelnät i regionen ska fortsätta och möjligheten att skapa säkra passager vid viktiga knutpunkter ska särskilt beaktas.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 november 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Vägverket har till Stockholms stad remitterat ärendet ”Inbjudan till samråd om Förbifart Stockholm, arbetsplan”. Inom staden har kommunstyrelsen bland annat remitterat ärendet Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd. Kommunstyrelsen anför att den i den mån det fungerar vill ha ett utlåtande som nämndbehandlats. Om det inte är tidsmässigt möjligt p.g.a. den korta

remisstiden önskas ett kontorsutlåtande som anmäls i nämnden i efterhand.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd behandlade vid sitt sammanträde den 22 oktober 2009 ett remissärende ”Program Förbifart Stockholm – Samrådshandling 2009-08-17”. Ärendet utgjorde en remiss från stadsbyggnadskontoret angående inbjudan till programsamråd kring den av kontoret upprättade samrådshandlingen ”Program Förbifart Stockholm”. Stadsbyggnadskontorets samrådshandling och den av Vägverket nu till staden remitterade arbetsplanen är i allt väsentligt och framförallt i de delar nämnden/förvaltningen berörs identiska. Mot den bakgrunden har förvaltningen valt att som svar på den nu aktuella remissen överlämna och åberopa nämndens beslut den 22 oktober 2009 i ärendet rörande stadsbyggnadskontorets samrådshandling.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 9 november 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen tycker att frånluftsstationen som är planerad att ligga vid infartsmynningen bör etableras så långt från bostadsbebyggelse som möjligt. Eldriftsutrymmena borde byggas så att det smidigt anpassas och flyter in i omgivande miljö.

Vi anser att den provisoriska hamnen i Sättra ska ligga på Kungshatt, eftersom bergsmasorna ska transporteras bort sjöledes. Detta för att slippa transporter ner i naturreservatet samt på den nyetablerade vägen ner till Sättras nya ridstall. Kungshatt var redan förr i tiden en skeppshamn från tegelbruket som låg på ön. Pråmarna byggdes på Sättra varv men teglet levererades från Kungshatt.

Till kollektivtrafikramperna som skall anslutas till Skärholmsplan och busstorget föreslår vi att Vägverket och stadens berörda nämnder tittar på möjligheten att bygga busstorget i två plan, liknande Liljeholmen. Detta för att undvika trängsel och kapacitetsproblem nu och för framtiden.