

Enligt sändlista

Diariet

STOCKHOLMS STAD	
Kommunstyrelsen	
KF/KS Kansli	
Ink.	2009 -10- 13
Dnr:	314-2135/2009
Till:	LD

Inbjudan till samråd om Förbifart Stockholm, arbetsplan

I samband med framtagna av arbetsplan för Förbifart Stockholm och tillståndsansökan till miljödomstolen inbjuder Vägverket till samråd.

Förbifart Stockholm planeras bli en ny motorvägsförbindelse som kommer gå från E 4/E 20 Kungens kurva i söder till E 4 Häggvik i norr. Största delen av vägen, drygt 17 av 21 km, föreslås gå i tunnel. Regeringen har genom ett s.k. Tillåtlighetsbeslut bestämt gränserna för den korridor inom vilken Förbifartens trafikplatser ska byggas.

Samrådet avser dels vägens närmare sträckning inom korridoren, profilen och utformningen av väganordningarna (väglagen), dels vattenverksamhet i form av den bortledning av grundvatten jämte infiltration som blir följden av att vägen till största delen byggs under mark samt byggande och drift av tillfälliga hamnar (kap 9 och kap 11 Miljöbalken).

Vägverket vänder sig i inbjudan till samråd till Er som under projektets tidigare skeden deltagit i remisser och samråd. Bifogat följer en DVD med komplett samrådsunderlag, samt en broschyr innehållande en sammanfattning av samrådsunderlaget.

Samrådsunderlag kommer även att hållas tillgängligt under **samrådstiden 5 oktober-10 december 2009** på följande platser under respektive kontors öppettider:

- Vägverket Region Stockholm, Sundbybergsvägen 1 Solna
- Fyrkanten i Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4
- Stadsdelsförvaltningen, Skärholmen, Bodholmsplan 2
- Biblioteket, Kista torg 7
- Stadsdelsnämnden, Hässelby, Lövkojsgränd 12
- Biblioteket, Vällingby, Vittangigatan 24
- Biblioteket Tensta träff, Hagstråket 13
- Stadsdelsförvaltningen Spånga/Tensta, Fagerstagatan 15
- Biblioteket, Ekerö, Mälarötorg 7B
- Kommunförvaltningen, Tappströmsvägen 2 Ekerö

samt på Vägverkets hemsida: www.vv.se/forbifartstockholm .

Dessutom kommer ett **öppet hus (kl 15.00-17.30)** och ett **allmänt samrådsmöte (kl 19-21)** genomföras enligt nedan:

21 okt	Ekerö	Erskinssalen, Kulturhuset, Mälarö torg 7B
4 nov	Skärholmen	Hotel Prince Philip, Oxholmsgränd 2
12 nov	Hässelby-Vällingby	Vällingbysalen, Trappan, Vällingby torg 43-51
18 nov	Akalla-Kista	Kista träff, Kista torg 7
25 nov	Hjulsta	Rinkebysalen, Rinkeby Folkets Hus, Skårbygränd 1

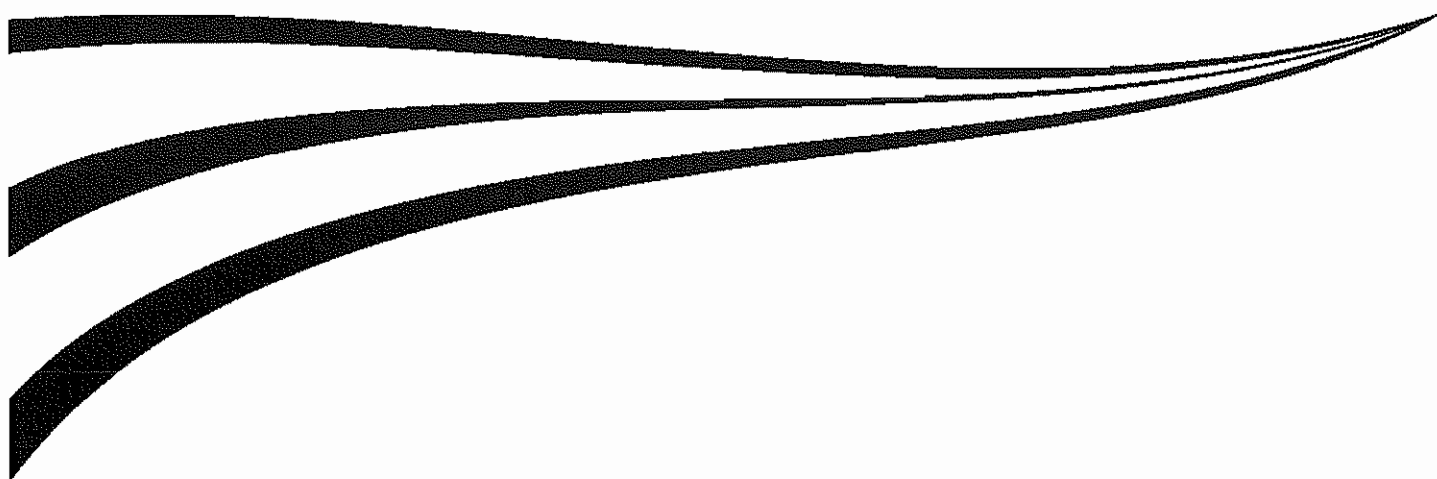
Skriftliga synpunkter på samrådsunderlaget ska ha inkommit senast den **10 december 2009** till följande adress:

Vägverket Region Stockholm
Samråd Förbifart Stockholm
171 90 Solna

Eller e-post: vagverket.sto@vv.se.

Frågor om projektet kan ställas till någon av oss på tfn: 0771-119 119;

Riggert Anderson, projektledare
Åsa Jäverdal, projekteringssamordnare
Johan Stålhammar, projekteringssamordnare
Anna Norell, markförhandlare



FÖRBIFART STOCKHOLM

Samrådsunderlag september 2009
Arbetsplan

Samråd Förbifart Stockholm

Innehåll

1	Inbjudan till samråd.....	3
2	Vad är en arbetsplan.....	3
2.1	Syftet med samråd.....	4
2.2	Vad händer sedan	5
3	Detta är Förbifart Stockholm	5
4	Ovanjordsanläggningar	6
5	Tunnelsäkerhet	8



1 Inbjudan till samråd

Vägverket inbjuder myndigheter, organisationer och allmänheten till *samråd* kring arbetsplanen för Förbifart Stockholm under hösten 2009. Om du är berörd som markägare eller på annat sätt kallas du också till *markägarmöte*. Om grundvattnet i den fastighet du äger kan komma att påverkas - också i mycket liten omfattning - kallas du till möte om vattenverksamhet som kommer att hållas samtidigt med samrådsmöten för allmänheten.

Samrådet sker medan arbetet med planen pågår. Genom samrådet vill Vägverket informera om hur arbetet fortskrider och vilka val som gjorts men framför allt få synpunkter och kunskaper som kan vara värdefulla för projektet.

På alla möten förs anteckningar över frågor, uppgifter och synpunkter. Du kan också skriva till Vägverkets regionkontor eller maila synpunkter till www.vv.se/forbifartstockholm.

2 Vad är en arbetsplan

Arbetsplan är det juridiska dokument som ska fungera som ett instrument för att fastställa det område inom vilket Vägverket erhåller legal rätt att bygga väg och där tillhörande anordningar. En väg utgörs av väg och väganordningar som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande.

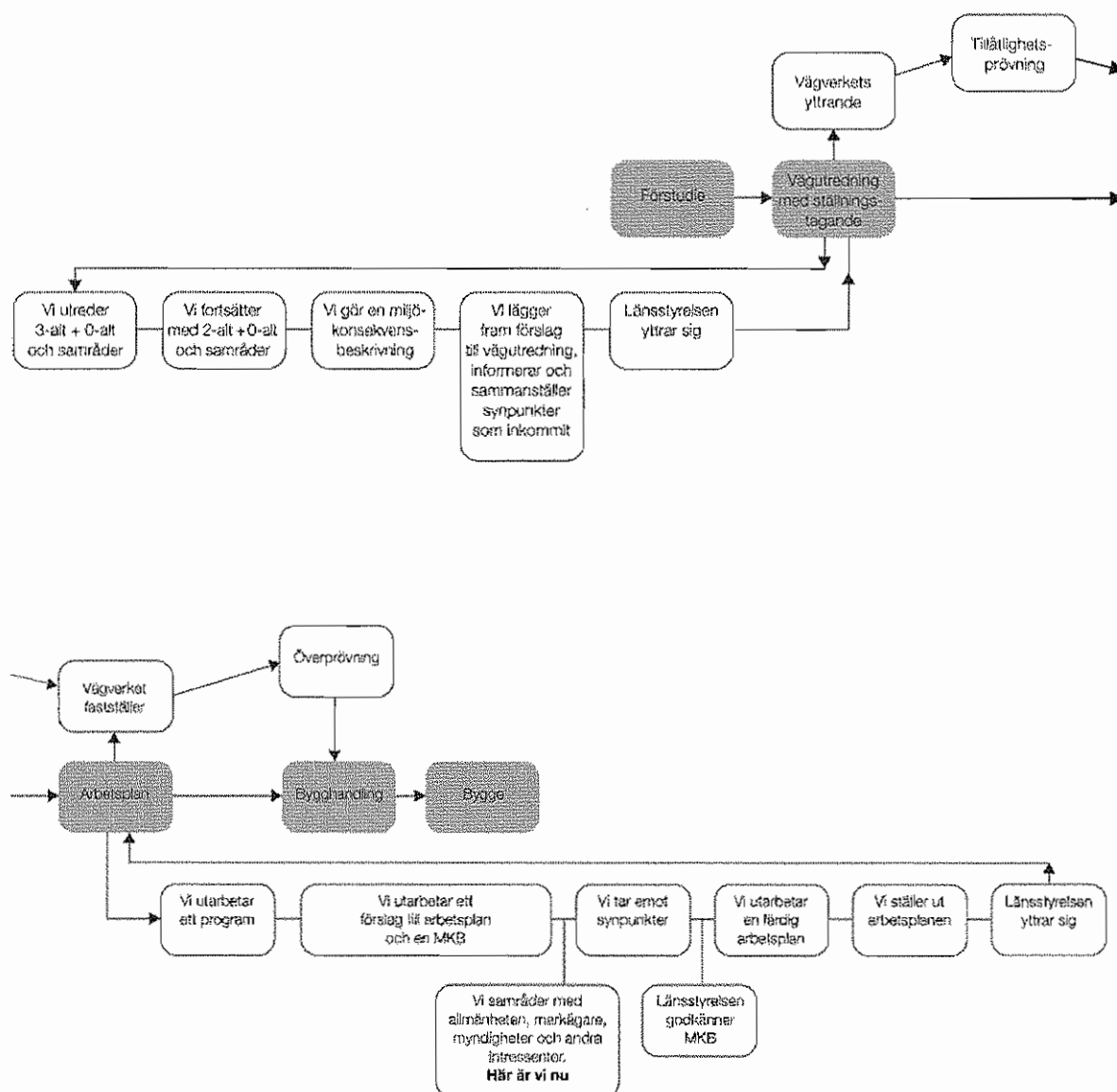
I samrådsfasen är arbetsplanen "i sin form" väghållningsmyndighetens förslag till hur en väg ska utformas. En viktig del är att utreda vilka konsekvenser vägen får för såväl berörda som för trafiken, trafikanterna, miljön och samhällets utveckling.

Arbetsplanen ska omfatta frågor om framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet, trafikantupplevelser och en kostnadsberäkning för anläggandet av vägen.

Den ska också beskriva åtgärder som erfordras för att förebygga störningar för såväl de boende längs vägen som för natur- och kulturmiljön.

Arbetsplanekartan ska redovisa ett förslag på den yta som behövs för projektet samt vilka markområden och byggvägar som behövs under byggtiden. En viktig del är att upprätta en lista på berörda fastighetsägare.

Då vägen är färdigställd måste samtliga ovanjordsanläggningar kunna nås för underhåll och service. Av detta skäl kommer Vägverket i enlighet med arbetsplanen säkerställa erforderlig markåtkomst, med vägrätt alternativt inskränkt vägrätt att även för dessa områden. Exempelvis måste vägdagvattendammar kunna slamsugas, vilket kräver åtkomst och uppställningsytor.



Figur 1: Processbeskrivning av arbetsplan.

Tillsammans med arbetsplanen upprättas en miljökonsekvensbeskrivning som ska beskriva projektets miljöpåverkan samt vilka eventuella skyddsåtgärder som erfordras för den valda sträckningen.

2.1 Syftet med samråd

Syftet med samrådet är att presentera ett förslag på arbetsplan samt att inhämta information och synpunkter från berörda och allmänhet.

Direkt berörda fastighetsägare kommer även att kallas till separata möten för att diskutera eventuella intrång i fastighet eller andra rättigheter.

2.2 Vad händer sedan

Miljökonsekvensbeskrivningen skickas till Länsstyrelsen för godkännande. Efter samrådstiden sammanställs inkomna synpunkter i en s.k. samrådsredogörelse. En del förslag inarbetas i arbetsplanen, när detta är gjort anses handlingen vara upprättad. Den upprättade Arbetsplanen med de reviderade inarbetningar och miljökonsekvensbeskrivningen ställs sedan ut. Under utställelsen har berörda ytterligare en möjlighet att inkomma med synpunkter. Planen kommer att vara utställd på Vägverkets regionkontor, på kommunkontor, kommundelskontor och vissa bibliotek. Information om var material finns tillgängligt kommer att kungöras i lokala tidningar och på Vägverkets webb.

Efter utställelse sänds arbetsplan till Länsstyrelsen för godkännande. Därefter färdigställs slutligt förslag till arbetsplan och lämnas till Vägverkets huvudkontor för fastställelse.

Då arbetsplanen är fastställd och har vunnit laga kraft samt att Vägverket tar marken och detta fall även utrymmet under mark i anspråk så har vägrätt respektive inskränkt vägrätt uppstått. Det innebär att väghållaren har tvångsrätt till de markområden och utrymmen under mark som redovisats i arbetsplanen. Intrång på markområden respektive under marken kommer att redovisas som permanent vägområdet för väg och väganordningar. Därutöver tillkommer genom arbetsplanen rätt för Vägverket att ta mark i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för de områden och vägar som kommer att användas under byggskedet.

Sedan bygghandlingar upprättats kan vägbygget starta tidigast 2012. Förbifart Stockholm kommer att bli ett av Sveriges största vägprojekt någonsin med en byggtid på minst åtta år.

3 Detta är Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm planeras bli en ny vägförbindelse som ska gå från E 4/E 20, Kungens kurva, i söder till E 4, Häggvik, i norr där den ansluter till Norrortsleden. Av den 21 km långa sträckan kommer cirka 17 km att gå i tunnel.

Stockholm växer. Under den senaste 30-årsperioden har befolkningen i Stockholmsregionen vuxit med i genomsnitt 13 000 personer per år. 2030 beräknas antalet invånare i regionen ha ökat från 1,9 miljoner till 2,3-2,4 miljoner.

I förslaget till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010) betonas att regionen bör fortsätta att utvecklas i riktning mot att bli flerkärnig och tät och att trafiksystemet är avgörande för att detta ska vara möjligt. De radiella förbindelserna som strålar ut från centrala Stockholm ska kompletteras med fler tvärförbindelser. Förbifart Stockholm ingår i en väl förankrad regional plan som också innefattar bygge av bl.a. Citybanan, utbyggnad av Nynäsbanan, utbyggnad av tunnelbana mellan Odenplan och Karolinska universitetssjukhuset och spårväg från Alvik till Solna station-Bergshamra-Universitet och till Ulvsunda-Kista.

Idag är regionen tudelad med mycket bostäder i den södra delen och arbetsplatser i den norra. Många arbetspendlar, och fler skulle kunna göra det om det fanns fler förbindelser mellan

nord och syd. Ett viktigt mål för projektet Förbifart Stockholm är att länka samman regionens båda delar. Trafikleden stödjer RUFS genom att skapa förbindelser mellan den regionala stadskärnan Kungens Kurva-Skärholmen och kärnorna Barkarby-Jakobsberg och Kista-Sollentuna-Häggvik.

Förbifart Stockholm skapar förutsättningar för planerad bebyggelse i de regionala kärnorna. Eftersom leden i huvudsak går i tunnel med få anslutningsplatser uppstår liten risk för så kallad urban sprawl det vill säga oplanerad, gles bebyggelse.

Vägutredningens förslag har utvecklats

I vägutredningen presenterades tre möjliga alternativ för en nord-sydlig väg väster om Stockholm. Vägverket har valt att gå vidare med alternativet Förbifart Stockholm som är det som bäst uppfyller projektmålen och dessutom har brett stöd i regionen. Synpunkter från myndigheter och berörda och erfarenheter, som gjorts i det fortsatta utredningsarbetet, har lett till att vägutredningens förslag kunnat utvecklas på några viktiga punkter:

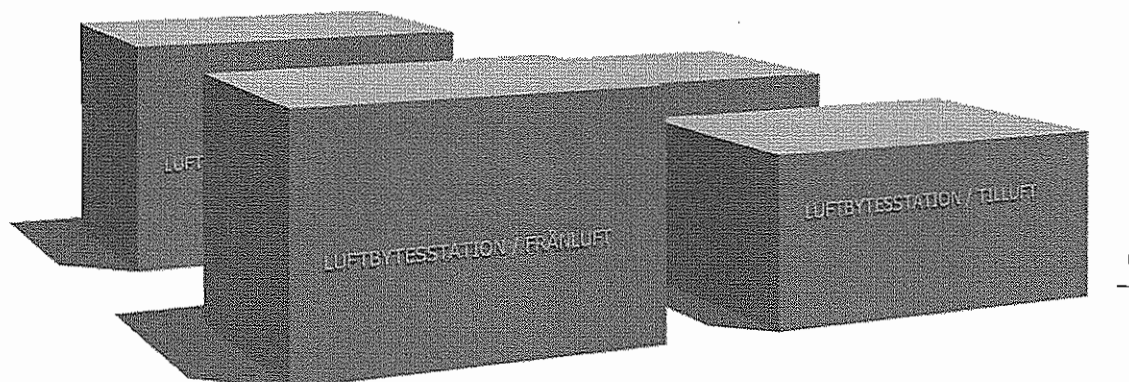
- Trafikplatsen Kungens kurva har fått en ny utformning.
- Den bro över Lambarfjärden, som skulle ha medfört ingrepp i naturen både på Lovö och Grimstaskogen, har ersatts med en tunnel. Det innebär att Förbifart Stockholm får en sammanhängande tunnelsträcka på 16 km. En tunnel medför betydligt mindre miljöpåverkan än en bro. Kostnaderna för en bro och en tunnel är i stort sett lika.
- Den föreslagna trafikplatsen vid Lunda utgår.

4 Ovanjordsanläggningar

En trafikled i tunnel, som Förbifart Stockholm, behöver vissa anläggningar som är synliga ovan jord.

Vid utfarten av en tunnel är avgaserna som mest koncentrerade. Där kan *frånluftstorn* behövas vars funktion är att leda upp luften från tunneln högre i luften ovan marken och därigenom späda koncentrationen då tunnelluften uppblandas. Sådana placeras vid Kungens kurva, vid trafikplats Vinsta vid Johannelunds t-banestation samt vid tunnelöppningen sydväst om trafikplats Hjulsta.

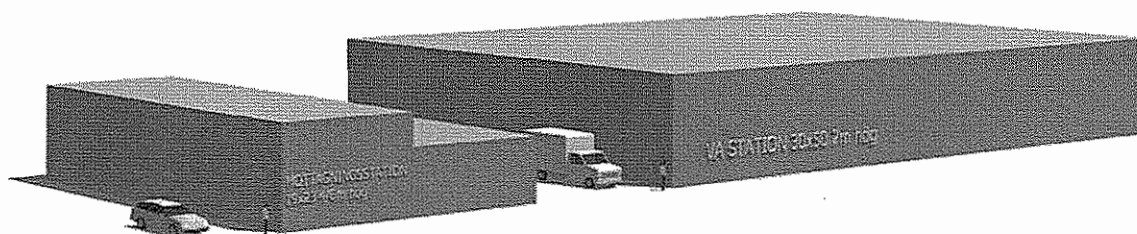
För att luften i en lång tunnel inte ska ha för höga föroreningshalter behövs *luftutbytesstationer*, där avgaser vädras ut och frisk luft tas in. En luftutbytesstation behöver en markyta på cirka 4 gånger 50 m² och består av två högre torn (som kan byggas samman) för frånluft och två lägre för friskluftsintag. För att den förorenade luften inte ska medföra besvär för dem som vistas på marken behöver frånlufttornen vara relativt höga - upp till 20 meter. Två luftutbytesstationer planeras på Lovö och en vid Vinsta.



Figur 2: Volymstudie av luftutbytesstation frånluft/tilluft.

Vid Kungen kurva planeras en *VA-station* som ska samla upp förorenat vatten och andra vätskor från tunneln för rening.

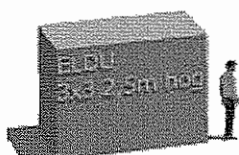
Vägdagvatten från ytförlagda vägar leds via diken till *dagvattendammar* som placeras i anslutning till trafikplatser och vägytor. I dammarna sker sedimentering och en oljefälla förhindrar att flytande föroreningar förs vidare när vattnet leds till recipienten.



Figur 3: Volymstudie av mottagningsstation samt VA-station.

För elförsörjningen behövs två *elmottagningsstationer* (vid Kungens kurva och Vinsta/Packstensgränd). Mottagningsstationerna försörjer tunnelarna med den el som behövs för driften av de tekniska systemen (belysning, fläktar etc.) En mottagningsstation kan i storlek jämföras med en villa.

Eldriftutrymmen placeras i huvudtunneln med ett intervall på 1500-2000 meter. De behöver ventileras och kylas och därför borrar schakt med en diameter på cirka 1,5 meter ner till utrymmena. Ovanför schakten placeras gallerförsedda *friskluftsintag* (cirka 4 m², 1-2 m höga).



Figur 4: Volymstudie av eldriftutrymme (ELDU).

Då vägen är färdigställd måste samtliga ovanjordsanläggningar måste kunna nås för underhåll och service. Av detta skäl kommer Vägverket med vägrätt alternativt inskränkt vägrätt att säkerställa erforderlig markåtkomst i enlighet med arbetsplanen. Exempelvis måste vägdagvattendammar kunna slamsugas, vilket kräver åtkomst och uppställningsyta.

Runt tunneln kommer det att föreskrivas om en 20 m *skyddszon*. Syftet med skyddet är att säkra tunnelns hållfasthet och tätning. För framtida åtgärder inom skyddszonen kommer tillstånd att krävas av väghållningsmyndigheten.

5 Tunnelsäkerhet

Personsäkerhet avseende utrymning i Förbifart Stockholms tunnlar bygger på att var och en ska kunna sätta sig själv i säkerhet. I händelse av utrymning avses fordon framför olycksplatsen köra ut ur tunneln. Personer bakom olycksplatsen utrymmer till det andra tunnelröret via passager/utrymningsvägar mellan tunnelrören. Icke skadedrabbat tunnelrör fungerar då som säker plats. Brandgaserna styrs i körriktningen m.h.a. fläktar varvid trafikanter bakom olyckan kan utrymma under rökfria förhållanden. Styrning av brandgaser gör även att räddningstjänsten har möjlighet att närma sig branden för släckningsarbete i rökfri miljö. Räddningstjänsten åker i icke olycksdrabbat tunnelrör i höjd med olyckan och närmar sig olyckan genom passager mellan tunnelrören, se figur 5.

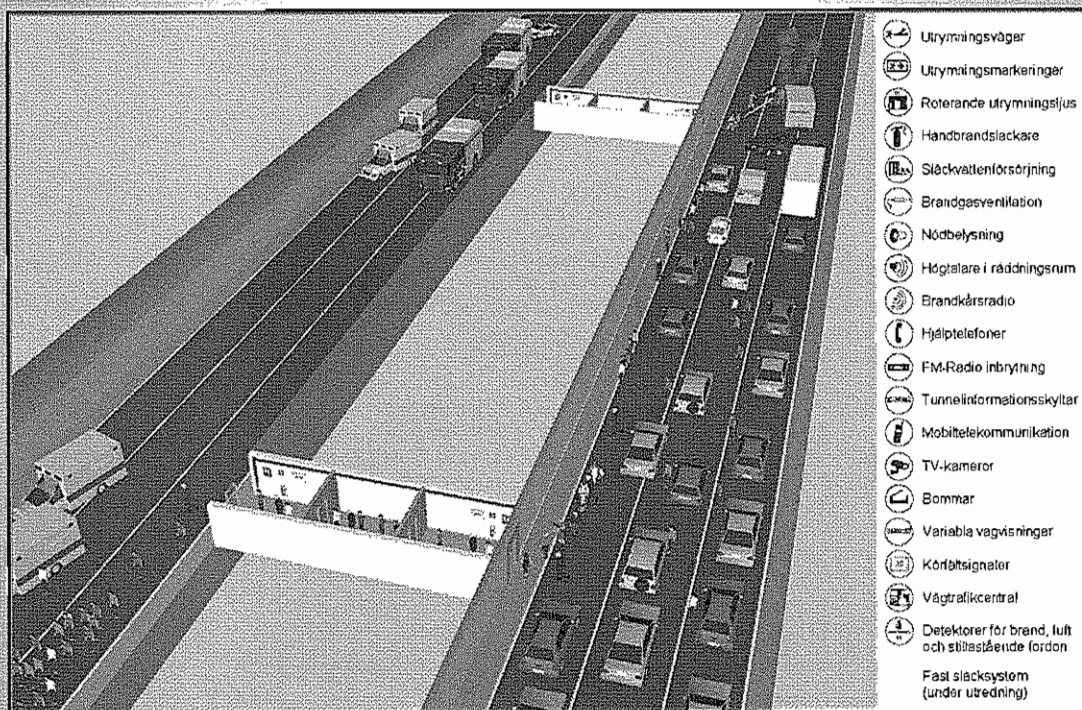
Tunnlarna kommer att försees med brandlarm, nödbelysning, informationsskyltar, handbrandsläckare och brandgasventilation. Utrymningsvägarna kommer att utrustas med hjälptelefoner och larmförbindelser. Den inträffade olyckan kan registreras av flera larmsystem som skickar ett larm till ledningscentralen som är bemannad 24 timmar om dygnet. Larmsystemen utgörs t.ex. av brandlarm eller TV-bevakning och kan detektera värme- eller rökutveckling i tunneln. Ledningscentralen identifierar olyckan och larmar räddningspersonal och startar flertalet tekniska system som ska hjälpa utrymmande och räddningspersonal.

Erfarenheter från andra vägtunnelprojekt medför exempelvis att utformning av brandlarm utreds för snabbare och säkrare larmgivning samt att budskapshantering till trafikanter och allmänhet studeras för ökad tydlighet samt samordning av olika budskap.

Huruvida tunnelrören kommer att förse med fast släcksystem (i tunneltak monterat sprinklerssystem) är för närvarande under utredning.

Liksom i Södra Länken kommer Förbifart Stockholm att ha trafik övervakning som reagerar om kö skulle uppstå i tunneln. Då kommer vägledningssystemet att rekommendera trafikanter att välja andra vägar och sprida trafiken så att tunneln inte behöver stängas av helt. Om det bildas köer i tunneln kommer trafikanterna att få information om att man kan välja att ta av mot andra vägar, t.ex. mot Vinsta om den norrgående trafiken får hinder i riktning mot Häggvik. Pågående utredningar omfattar även att studera möjligheter att genom utökad information till trafikanter, om t.ex. restider, trafikstörningar och luftkvalitet, förebygga värre trafikstörningar och köer.

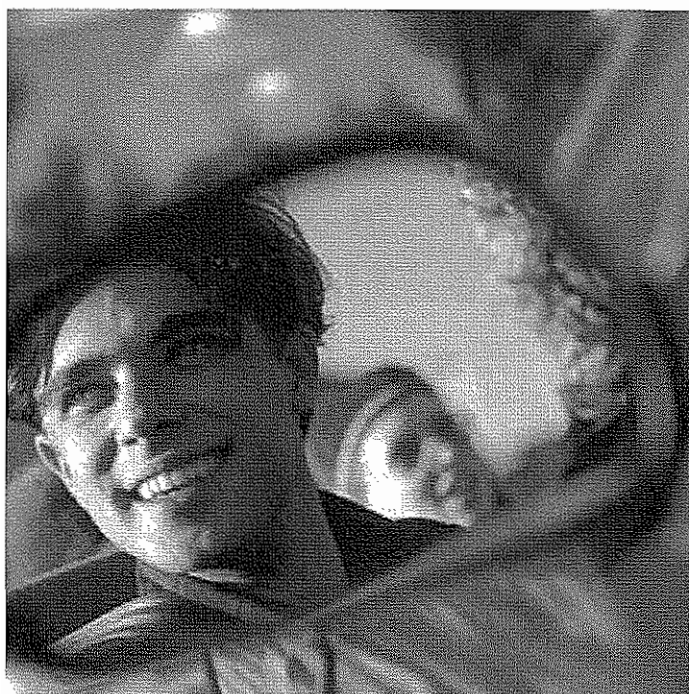
Exempel på ett säkerhetskoncepts ingående delar



Figur 5: Utrymningsstrategi och räddningsinsats vid olycka.

Samråd om Förbifart Stockholm

Utdrag från samrådsunderlag om arbetsplanen hösten 2009



Titel: Samråd om Förbifart Stockholm – utdrag från samrådsunderlag
om arbetsplanen, hösten 2009.

Utgivningsdatum: 2009-10

Utgivare: Vägverket

Projektledare: Riggert Anderson, Vägverket Väg

Författare: Lena Norberg mfl

Kontaktperson: Riggert Anderson, Linda Eriksson, Vägverket

Layout: Jupiter Reklam

Fotograf: Thomas Henriksson, Mikael Ullén, Johnér

Grafik: MPB, Thomas Öhrling

➤ Innehåll

Inbjudan till samråd	2
Förbifart Stockholm – för en region i utveckling	4
Med fokus på säkerhet	8
Så byggs Förbifart Stockholm	10
Påverkan på miljön	12
Vattenverksamhet	15
Från Lindvreten via Kungens kurva till Lovö	16
Lovö	20
Från Lambarfjärden till trafikplats Vinsta	24
Från trafikplats Vinsta till trafikplats Hjulsta	26
Från Hjulsta via Akalla till trafikplats Häggvik	28
Konsekvenser för barn analyseras	32



