



Handläggare: Håkan Serdén

Telefon: 08 - 508 01 114

Till

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Förbifart Stockholm - Programsamråd

Remiss från stadsbyggnadskontoret

Förslag till beslut

Tjänsteutlåtandet utgör svar på remissen

Verner Stadthagen
st.f. stadsdelsdirektör

Håkan Serdén
kanslichef

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har inbjudit till programsamråd kring den av kontoret upprättade samrådshandlingen ”Program Förbifart Stockholm”. Förbifart Stockholm är en cirka 21 kilometer lång motorled, varav 17 kilometer kommer att gå i tunnlar. Trafikleden går från E4/E20 vid Kungens kurva och passerar via trafikplatserna Edeby på Ekerö, Vinsta, Hjulsta och Hansta till E4 vid Häggvik. Större delen av sträckan kommer att gå genom Stockholms stad. Trafiken ska gå i två separata tunnelrör med motorvägsstandard och tre körfält i vardera riktning. Efter framställning härom från Stockholms stad, stockholmsregionens kommuner och Vägverket har regeringen med vissa villkor i september 2009 godkänt projektet. Programsamrådet avser den närmare utformningen av förbifarten.

Förvaltningen har i allt väsentligt inget att anföra mot de i programsamrådet redovisade planerna. Rinkeby-Kista stadsdelsområde kommer i restid räknat mycket närmare viktiga regioncentra i den södra länsdelen. Detta gäller färd med både bil och buss. Förvaltningen anser att det är viktigt att Kista, med det största arbetsplatsområdet utanför Stockholms city, kommer att trafikeras med snabbussar med hållplatser i strategiskt viktiga lägen i anslutning till förbifarten. Vidare anser förvaltningen att stadsbyggnadskontoret/Vägverket i det fortsatta arbetet bör pröva möjligheten att på olika sätt minska de buller- och barriäreffekter förbifarten ger upphov till i Akalla. En förlängning av tunnarna eller någon form av överdäckning – vart fall fram till trafikplats Akalla - bör kunna rymmas inom givna ekonomiska och andra ramar. Det är vidare ett starkt önskemål att trafikplatsen även utformas så att den kan tjäna som passage för gående och cyklister mellan Akalla och Hansta.

Bilaga : Stadsbyggnadskontorets Program Förbifart Stockholm – Samrådshandling 2009-08-17 (endast till nämndens gruppledare)



Remissbehandling

Stadsbyggnadskontoret har inbjudit såväl allmänheten som ett femtiotal myndigheter, intresseorganisationer och bolag till programsamråd enligt 5 kap 20§ PBL (Plan- och bygglagen) för att lämna synpunkter på en av kontoret den 17 augusti 2009 upprättad samrådshandling ”Program Förbifart Stockholm”. Synpunkter på programförslaget ska senast den 16 oktober ha inkommit till stadsbyggnadskontoret, men nämnden har fått förlängd remisstid till den 4 november 2009. Inom staden kommuniceras förslaget mellan stadsbyggnadskontoret och övriga berörda förvaltningar, däribland Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning. På grund av ärendets vikt har förvaltningen valt att också ge stadsdelsnämnden möjlighet att lämna synpunkter.

Bakgrund

En ny vägförbindelse mellan Skärholmen och Häggvik via Lovön i Ekerö kommun, Bergslagsplan och Hjulsta har sedan lång tid, med olika namn, ingått som ett viktigt element i stadens och regionens trafikplanering. Med hänsyn till regionens historiska och förväntade framtida tillväxt har förbindelsen ökat ytterligare i betydelse och omfattning. Vägkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet har inte byggts ut sedan Essingeleden öppnade 1967. Den byggdes för en kapacitet på 80 000 bilar per dygn. Idag är belastningen cirka 160 000 fordon en vanlig vardag. Detta gör Essingeleden känslig för störningar samtidigt som belastningen gör att leden slits hårt, vilket leder till att reparationsbehoven blir stora. Sedan Essingeleden byggdes har storstockholmsregionen ökat med cirka 500 tusen invånare till cirka 1,8 miljoner invånare. Under de närmaste 20 åren väntas regionen öka med ytterligare i storleksordningen 400 tusen invånare.

Under åren 2005 - 2007 utreddes även ett par alternativ till Förbifarten, nämligen Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet. Kombinationsalternativet innebar vissa ofrånkomliga vägförbättringar, utökade satsningar på kollektivtrafik samt ett system med vägavgifter. Bägge alternativen valdes bort av nära nog eniga remissinstanser. Kombinationsalternativet ansågs inte uppfylla de uppställda projektmålen. Diagonal Ulvsunda ansågs medföra oacceptabla trafik- och miljöeffekter för bl.a. Rinkeby-Kista och närliggande områden. Förbifarten ansågs bäst tillgodose projektmålen – inklusive de som miljöbalken uppställer.

Förbifart Stockholm ska:

- Minska trängseln på infartslederna
- Knyta samman de norra och södra länsdelarna och avlasta Stockholms centrala delar
- Förbättra möjligheterna att få en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen
- Ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt
- Möjliggöra en flerkärnig region med flera centra
- Skapa en förbifart för långdistanstrafik



Förbifart Stockholm har pekats ut som en viktig länk i transportsystemet av Stockholms läns landsting och Länsstyrelsen i Stockholm på regional nivå samt av Vägverket och Stockholmsförhandlingen på nationell nivå. Samtliga kommuner i länet har också förordat Förbifart Stockholm framför andra alternativ. Stockholms stad har i sina remissvar (utställd vägutredning 2005 och beredningsremiss 2007) förordat att Vägverket i det fortsatta arbetet med arbetsplanen går vidare med Förbifart Stockholm. Såväl stadens visionsdokument Vision 2030 från juni 2007, Vision Järva 2030 från april 2009 som Stockholms Översiktsplan, som kommunfullmäktige väntas anta i februari 2010, utgår ifrån att Förbifart Stockholm genomförs. Så görs även i den nya regionala utvecklingsplanen (RUF 2010) som landstingsfullmäktige väntas anta under våren 2010. Regeringen gav i början av september 2009 klartecken för Förbifarten efter en s.k. tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken. För tillåtligheten gäller ett antal villkor som rör hänsyn till omgivande natur-, kultur- och boendemiljöer, energiförbrukning, återvinning, grund- och ytvatten samt säkerhet.

Förslaget

Förbifart Stockholm är en cirka 21 kilometer lång motorled, varav 17 kilometer kommer att gå i tunnlar. Trafikleden går från E4/E20 vid Kungens kurva och passerar via trafikplatserna Edeby på Ekerö, Vinsta, Hjulsta och Hansta till E4 vid Häggvik. Större delen av sträckan kommer att gå genom Stockholms stad. Trafiken ska gå i två separata tunnelrör med motorvägsstandard och tre körfält i vardera riktning. Leden byggs för en tillåten hastighet om 90 km/h.

Förbifart Stockholm länkas av från E4/E20 vid Kungens kurva där trafikplatserna i huvudsak kommer att förläggas i Huddinge kommun. Leden går i en bergtunnel under skärholmen och Sättra och fortsätter under Mälaren och sunden vid Kungshatt till trafikplats Edeby i Ekerö kommun. Leden passerar Lambarfjärden och Grimstaskogen i tunnel. Avfartsramper ansluter till Bergslagsvägen i två cirkulationsplatser vid Vinsta verksamhetsområde. Motorvägstunneln fortsätter fram till Spångadalen där järnvägen passeras på en bro och ansluter sedan till trafikplats Hjulsta. Detta blir den mest omfattande trafikplatsen inom staden, då det är en korspunkt med E18. Från östra delen av Hästa klack till Akalla passeras Järvakilen och Igelbäcken i tunnel. Därefter går leden fram till Hansta trafikplats i försänkt ytläge. Trafikplatsen ansluter till Hanstavägen. Även den sista delsträckan genom Hansta till E4 i Häggvik går leden, delvis försänkt, i ytläge.

Byggtiden för förbifarten beräknas till åtta år. Vägverket räknar med byggstart 2012 efter det att erforderliga detaljplaner antagits samt miljöprövningar genomförts.

Kostnaden för projektet anges i dagens penningvärde till 27,6 miljarder kronor, varav 5 miljarder kronor kommer att täckas av statliga anslag. Huvuddelen av finansieringen kommer att ske med hjälp av trängselavgifter, eventuellt även på Essingeleden.



Samrådsunderlaget i sin helhet finns tillgängligt via www.stockholm.se/sbk - Pågående planarbete - Förbifart Stockholm. Se även www.vv.se/forbifartstockholm, där det även finns svar på vanliga frågor kring den planerade förbifarten!

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen kan konstatera att genom regeringens beslut den 3 september 2009 om tillåtlighet enligt miljöbalken har erforderliga beslut nu fattats om att bygga Förbifart Stockholm med huvudsaklig sträckning och utformning i enlighet med det förslag som stadsbyggnadskontoret remitterat för synpunkter. Remissen med programsamråd avser den närmare utformningen av förbifarten.

Nu redovisade planer innebär väsentliga förbättringar i förhållande till tidigare planer vad gäller intrång i känsliga natur- och kulturmiljöer när leden passerar Lovön, Mälaren och Grimstaskogen.

Förvaltningen har i allt väsentligt inget att anföra mot de i programsamrådet redovisade planerna. Förbifartens kapacitet och sträckning kommer att medföra att en väsentlig del av trafiken i stockholmsregionens centrala delar förläggs mer perifert. Framförallt avlastas Essingeleden och E4:an mellan Häggvik och Haga södra. Men även Tranebergsbron, Drottningholmsvägen/Ekerövägen, Ulvsundaleden, Roslagsvägen och Centalbron/Nynäsvägen beräknas bli väsentligt avlastade. Det finns, enligt förvaltningens uppfattning, anledning anta att de södra och norra länsdelarna genom Förbifartens tillkomst kommer att knytas samman i en gemensam bostads- och arbetsmarknad samt ge förutsättningar för utveckling och tillväxt i en flerkärnig region. Detta är målsättningar som lyfts fram i såväl översiktsplanen inom staden som regionplanen för Stockholms län, vilka båda är under antagande. Förvaltningen anser att dessa effekter i hög grad kommer att gynna även boende och verksamma inom Rinkeby-Kista stadsdelsområde genom att området i restid räknat kommer mycket närmare viktiga regioncentra i den södra länsdelen. Detta gäller färd med både bil och buss.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd har i tidigare remissyttranden där förbifarten behandlats pekat på behovet av att anpassa densamma även för kollektivtrafik. I samrådsunderlaget redovisas nu att cirka tio procent av resorna på förbifarten kommer att utgöras av kollektivresor. Vidare redovisas att på- och avfarter till förbifarten i Skärholmen och Vinsta anpassas för att rymma busshållplatser för snabbussar. I anslutning till de samrådsmöten som hållits har Vägverkets representant redovisat av SL utarbetade förslag på linjesträckningar med snabbuss mellan olika regioncentra i södra respektive norra länsdelen. För att åstadkomma den eftersträlvade flerkärniga strukturen i länet är sådana förbindelser oundgängligen nödvändiga. Likaså för att om möjligt få gemensamma arbets- och bostadsmarknader för hela regionen. Förvaltningen anser därför att det är viktigt att Kista, med det största arbetsplatsområdet utanför Stockholms city, kommer att trafikeras med snabbussar med hållplatser i strategiskt viktiga lägen i anslutning till förbifarten och dess av- och påfartsramper. Detta gäller även Häggvik/Sollentuna C samt



Barkarby och Vällingby, där de senare utgör viktiga regionala köpcentra. Förvaltningen bedömer att ett väl utformat nät av snabbusslinjer som trafikerar förbifarten bör kunna öka andelen kollektivtrafik på densamma i väsentlig utsträckning.

I Kista pågår en omfattande utbyggnad av gatunätet i samband med nyexploatering. Utbyggnaden rör framförallt Hanstavägen och den nya leden via Esbogatan med bro och tunnel över till Kista Gård. Denna utbyggnad utgår ifrån att biltrafik och snabbussar bättre ska kunna angöra Kista från Akallahållet, vilket innebär att det lokala vägnätet kommer att vara väl förberett för en utbyggd Förbifart Stockholm. Förbifarten går nämligen endast norrut på E4 vid trafikplatsen vid Häggvik. Det kommer således inte gå att ta av söderut på nuvarande E4 vid Häggvik vid färd norrut på Förbifarten. Men trafik norrut på förbifarten som söker sig till E4:an mellan Häggvik och Haga södra kommer av tidsskäl att i allt väsentligt ta av vid trafikplats Hjulsta.

Förbifart Stockholm kommer upp i ytläge direkt efter bebyggelsen i Akalla, dock till en början i ett försänkt läge. Det är viktigt att leden i ytläge och trafikplatsen vid Akalla bullerskyddas på ett effektivt sätt mot bebyggelsen i Akalla och mot Hansta naturreservat. Även om barriäreffekterna minskas mellan Järvafältet och Barkarby genom att Förbifarten förläggs i tunnel mellan Hästa och Akalla så ökas barriäreffekterna mellan Akalla och Hansta genom Förbifartens ytläge mellan Akalla och Häggvik. Denna barriäreffekt kommer att vara särskilt besvärande när motorcrossbanan i Hägerstalund får en annan lokalisering. Anledningen till att Förbifarten byggs i ytläge mellan Akalla och Häggvik anges vara de svåra grundförhållandena just vid akallapassagen. Vägverkets företrädare har under hand uppgett att en tunnelförläggning av leden även i detta avsnitt skulle medföra merkostnader om i storleksordningen 1,5 mdkr. Förvaltningen anser att stadsbyggnadskontoret/Vägverket i det fortsatta arbetet bör pröva möjligheten att på olika sätt minska de buller- och barriäreffekter Förbifarten ger upphov till i Akalla. En förlängning av tunnlar eller någon form av överdäckning – i vart fall fram till trafikplats Akalla - bör kunna rymmas inom givna ekonomiska och andra ramar. Det är vidare ett starkt önskemål att trafikplats Akalla även utformas så att den kan tjäna som passage för gående och cyklister mellan Akalla och Hansta.

I samrådsunderlaget finns en utförlig miljökonsekvensbeskrivning. Av denna framgår att ökningen av koldioxidutsläpp beräknas bli mycket måttlig eller 1 à 2 procent som en effekt av förbifartens tillkomst samtidigt som trafikvolymen väntas öka med 3 à 4 procent. Detta oaktat en förmodad övergång till alternativa drivmedel/motorer i fordonsparken.
