



PM 2011:115 RII+III (Dnr 314-1209/2011)

Underrättelse om utställelse av arbetsplan för E4 Förbifart Stockholm

Remiss från Trafikverket

Remisstid 12 augusti 2011 med anstånd beviljat

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Som svar på remissen ”Underrättelse om utställelse av arbetsplan för E4 Förbifart Stockholm” hänvisas till vad som anförs i denna promemoria.

Föredragande borgarråden Ulla Hamilton och Regina Kevius anför följande.

Ärendet

Stockholms stad har mottagit underrättelse om att arbetsplanen för Förbifart Stockholm ställts ut för granskning i enlighet med väglagen. Granskningsperioden är satt till 2011-05-30 – 2011-08-12. Stockholms stad har beretts visst anstånd med att inkomma med svar. Förutom själva arbetsplanen ingår också en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i det utställda materialet.

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.

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 genomförandavtal. Utställelsematerialet finns att ta del av via länk

<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Stockholm/Forbifart-stockholm/Om-projektet/utstallelse-av-arbetsplan/utstallelsehandlingar/>

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, samt Storstockholms Brandförsvarsförbund. På grund av kort remisstid har de en-

skilda facknämnderna och övriga remissinstanser svarat med ett gemensamt kontorsyttrande tillsammans med stadsledningskontoret.

Remissinstansernas gemensamma kontorsyttrande framhåller att staden i flera tidigare sammanhang generellt har ställt sig bakom sträckning och utformning av Förbifart Stockholm. Kontoren finner inte att det nu liggande utformningsförslaget ger anledning att modifiera denna ståndpunkt. Vidare påpekas att det är angeläget att beslutet att Förbifart Stockholm ska finansieras genom statliga anslag och överskott från trängselskatten fullföljs i sin helhet.

Vidare framförs 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. Utifrån nuvarande riskhanteringsunderlag kan vidare utredningar komma att krävas i kommande detaljplaneprocesser, för att möjliggöra riskmedvetna beslut och avgöra huruvida fler skyddsåtgärder är skäligen att vidta. Vad gäller luften i tunnarna anser kontoren att förbifarten ska utformas och driften bedrivs så att riktvärden för luftföroreningar klaras.

Våra synpunkter

Förbifart Stockholm är en viktig del av Stockholmsregionens framtida infrastruktur och en viktig länk mellan de norra och södra regionhalvorna. Idag växer både Stockholms stad och Stockholmsregionen i en takt som vida överskrider tidigare prognoser. En god infrastruktur är avgörande för en fortsatt livskraftig och väl fungerande arbetsmarknad och fler attraktiva bostäder, vilket i sin tur skapar hög livskvalitet i en stad och region där allt fler vill bo, verka och leva. I det sammanhanget ser vi oerhört positivt på ytterligare ett steg på vägen mot ett förverkligande av det som många har väntat på i flera decennier; att knyta ihop de norra och södra delarna av Stockholmsregionen, i form av förbifartens utställelse av arbetsplanen.

Samtidigt är det självklart viktigt att vid ett så här omfattande och stort projekt noggrant följa planer och utveckling för att kunna bedöma påverkan och effekter för Stockholms stads del. Flera aspekter behandlas i stadsledningskontorets och övriga förvaltningars kontorsyttrande.

Ett centralt område som berörs är att det är viktigt att följdåtgärder och kringliggande infrastruktur som föranleds av förbifartens byggande också bekostas av projektet, både gällande tillfälliga och permanenta åtgärder.

Förbifarten kommer att skapa nya knutpunkter varav vissa sannolikt kommer att höra till Stockholmsregionens mest intressanta stadsutvecklingsområden. En för staden angelägen aspekt är därför skyddszonen för projektets tunnlar som anges till 20 meter i samtliga fall. En så omfattande skyddszon utan goda skäl riskerar att kraftigt begränsa stadsutvecklingsmöjligheterna vid några av knutpunkterna i anslutning till förbifarten. I samarbete med Trafikverket bör staden därför utreda frågan om skyddszoner och möjligheten till framtida bebyggelse intill förbifarten.

Riskbedömningsarbetet är ett område där vi för Stockholms stads räkning skulle vilja se ett förbättrat underlag och tydligare målsättning för riskbedömningarna vad gäller förbifarten både under byggnation och vid drift.

Trafikmiljön i och runt förbifarten måste vara välplanerad och förberedd. Exempelvis måste en planering finnas för att klara utsatta gränsvärden gällande partikelnivåer i tunneln. Också effekterna av förbifartens dragning i markområde med bl.a.

naturvärden ska följas upp och åtgärder vidtas för att minimera dessa. Vad gäller dagvattenfrågan så ska synpunkterna i det gemensamma kontorsyttrandet beaktas.

Utifrån stadsledningskontorets och de övriga förvaltningarnas kontorsyttrande framgår att det finns återstående frågetecken och problemområden inför genomförandet av E4 Förbifart Stockholm. Samtidigt framgår det att det finns goda möjligheter att vidta åtgärder och utveckla arbetsplanen för att komma till rätta med dessa oklarheter. Vi vill i övrigt hänvisa till detta gemensamma yttrande.

Avslutningsvis vill vi understryka att Förbifart Stockholm är en avgörande investering för en fortsatt god tillväxt i Stockholm och Stockholmsregionen, den är avgörande för att regionen och staden inte ska växa isär. Den är avgörande för fler attraktiva bostadsområden, ett viktigt bidrag till att attrahera investerare och företagsetableringar och därmed också till ett Stockholm i världsklass.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen ”Underrättelse om utställelse av arbetsplan för E4 Förbifart Stockholm” hänvisas till vad som anförs i denna promemoria.

Stockholm den 18 augusti 2011

ULLA HAMILTON REGINA KEVIUS

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att som svar på remissen anföra följande

Planeringen av Förbifart Stockholm bör avbrytas och resurserna flyttas över till utbyggnad av miljöanpassad kollektivtrafik.

Förbifart Stockholm stjäl resurser från nödvändig utbyggnad av modern kollektivtrafik i Stockholm. Förbifarten kommer att leda till spridd stadsstruktur och ökad exploatering, ökad biltrafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken. Förbifart Stockholm ökar miljöbelastningen i regionen och leder till att det blir ännu svårare att nå klimatmålen. De höga halterna av luftföroreningar i tunnluften beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer årligen.

Stockholms län får allt fler invånare och det ställer nya krav på hållbart resande. Biltrafiken måste minska för att det ska gå att nå klimatmålen och för att ge plats åt mer yteffektiva och energisnåla transportsätt. Trängsel och trafikproblem löses inte med flera motorvägar. Istället måste biltrafiken och den trängsel den medför, minska genom bättre kollektivtrafik, mer gods på järnväg, sjötransporter, bil- och persontransporter på vattnet och ett utbyggt trängselskattesystem.

Ökad klimatpåverkan

Förbifart Stockholm kommer att skapa nya resmönster med bil som motverkar såväl Sveriges internationella klimatåtaganden som de nationella och regionala klimatmålen. Förbifarten är en del av Stockholmsöverenskommelsen som sammantaget beräknas öka utsläppen av koldioxid med cirka 30-80 procent (beroende på vilket antagande man gör om bilparkens framtida

teknikutveckling). Klimatpåverkan från Förbifart Stockholm har av flera aktörer kritiserats för att vara kraftigt underskattad för:

Optimistiska antaganden om andelen laddhybrider av den totala nybilsförsäljningen.

Att hänsyn inte tas till långsiktiga effekter av en utglesad stad. I beräkningarna inför byggande av Södra Länken blev det kommande trafikflödet kraftigt underskattat.

I RUFSS 2010 är utgångspunkten att koldioxidutsläppen från vägtrafiken i Stockholms län ska minska med 30 procent mellan 2005 och 2030. Om detta ska kunna klaras krävs, enligt RUFSS 2010, både omfattande tekniska förbättringar av fordonsparken, men också mycket kraftfulla ekonomiska styrmedel att begränsa vägtrafikarbetets ökning till 2030. Förbifart Stockholm motverkar regionplanens mål.

Partiklar i tunnelluft

Det finns tydliga samband mellan höga halter av luftföroreningar och påvekan på människors hälsa. Luftföroreningar i vägtunnelmiljö kan leda till akut påverkan på andningsvägar och hjärt/kärlsystemet hos känsliga personer. Barn är en känslig grupp och barn med astma är särskilt känsliga. Det föreligger stora risker för att halterna av partiklar, särskilt i den ca 17 km långa tunneln kan skapa så allvarliga hälsoproblem att vissa trafikantgrupper inte bör resa där. Detta kan strida mot riksdagens trafikpolitiska mål och mot folkhälsomålet.

Regeringen beslutade om tillåtlighet för Förbifart Stockholm enligt 17 kap. miljöbalken i september 2009. Tre månader senare framkom att dödligheten till följd av exponering för luftföroreningar beräknades bli betydligt högre än vad som angavs i Vägverkets ansökan. Därför borde projektet prövas på nytt.

Beräkningarna visar på mycket höga partikelhalter vintertid. Trafikverket konstaterar att en kraftig minskning av dubbdäcksanvändningen är en förutsättning för att partikelhalterna ska kunna komma i närheten av målnivån. Det är oklart om det är tekniskt och ekonomiskt och genomförbart att de bussar som ska trafikera Förbifart Stockholm kan uppfylla krav om luftkvalitet i bussarna. Utställningsmaterialet saknar sammantagen analys om de åtgärder som diskuteras för att minska halterna av partiklar. Sammanfattningsvis är detta mycket anmärkningsvärt.

Fläktsystemet i Förbifart Stockholm kommer att vara mycket energikrävande. I arbetsplanen anges att ventilationssystemet körs några timmar, i miljökonsekvensbeskrivningen kan man se att det borde köras större delen av dygnet.

Dålig luftkvalitet och buller vid tunnelmynningar

Förbifart Stockholm kommer också att medföra överskridanden av gränsvärden för partiklar utanför vägområdet och kring tunnelmynningarna. Tunnelmynningens placering i Hjulsta leder till att de boende där får en markant sämre miljö, buller, dålig luftkvalitet och en jättelik trafikplats som utsikt. Denna placering är illa vald och detta drabbar de boende i området. Ett annat område med dålig luftkvalitet är vid tunnelmynningar i Kungens kurva/Skärhomen där många bor och vistas.

Utglesad stadsstruktur och exploatering

Förbifart Stockholm kommer att leda till utglesad stadsstruktur vilket motverkar stadens arbete att bygga en tät stad. Leden gynnar glesa bostadsområden längre från regioncentrum där bilpendling varje dag är det vanliga transportsättet. Det kommer att leda till exploatering längs med Förbifart Stockholm, exempelvis på Ekerö och öppnar för följdexploatering längs den planerade Södertörnsleden. Den förväntade höga befolkningsökningen i Stockholms län ställer ökade krav på att ta tillvara de oexploaterade grönområden som finns kvar i regionen.

Trafikplatserna och de föreslagna skyddszonerna tar mycket plats och som kontoren påpekar omöjliggör detta pågående markanvändning på redan bebyggd mark och försvarar planerad stadsutveckling framförallt i Skärholmen och Vinsta-Vällingby.

Påverkan på skyddade områden

Förbifart Stockholm kommer att påverka ett antal naturskyddade områden. ICOMOS (International Council of Monuments and Sites) som för UNESCO:s räkning övervakar världsarven har nyligen påtalat att världsarvet Drottningholm är hotat av Förbifart Stockholm och planerna på att göra väg 261 fyrfilig genom världsarvet och dess skyddszon och den trafikökning på

väg 261 som Förbifart Stockholm beräknas ge upphov till. Naturligtvis är det också olämpligt att förlägga dagvattendammar till Igelbäckens naturreservat. Som påpekas i kontorens yttrande beskrivs konsekvenserna för natur- och rekreationsvärden som betydligt allvarigare i de områdesvisa beskrivningarna än i den övergripande bedömningen. I anslutning till Förbifart Stockholm pågår också planeringen av Södertörnsleden som enligt liggande förslag ska skära rakt igenom den naturskyddade Flemingsbergsskogen.

Löser inte trängselproblemen

Det är en myt att Förbifart Stockholm skulle lösa trängselproblemen. Med Stockholmsöverenskommelsen, där Förbifart Stockholm ingår, kommer trängseln i vägtrafiken att bli fem gånger så stor som idag. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna bli fler. Vid storskaliga infrastrukturobjekt som Förbifart Stockholm måste sådana långsiktiga klimateffekter inkluderas. Men i de trafikprognoser som Vägverket (numera Trafikverket) tidigare genomförde var markanvändningen samma i nollalternativet och för Förbifart Stockholm och verket angav själva detta som en svaghet i prognosen eftersom Förbifart Stockholms strukturerande effekt på samhällsplaneringen inte inräknats. Enligt prognoserna beräknas leden dessutom redan från början vara fullbelagd. Förbifart Stockholm är enligt Vägverkets egen prognos underdimensionerad för den trafikefterfrågan som förväntas: ”De trafiksiffror som redovisas för Förbifart Stockholm i det följande är ca tio procent mer än vad man idag av säkerhets- och effektivitetsskäl vill tillåta”.

Essingeleden och innerstaden avlastas inte

När Förbifart Stockholm öppnas beräknas köerna på Essingeleden vara som idag, i bästa fall marginellt bättre. År 2035 beräknas trafiken på Essingeleden uppgå till ca 165 000 fordon per dygn utan trängselskatt d.v.s. lika mycket som idag. Förbifart Stockholm klarar inte att minska trängseln på Essingeleden. Det enda som kan förbättra framkomligheten på Essingeleden är att införa trängselskatt på Essingeleden. Innerstadstrafiken kan inte heller avlastas eftersom det inte uppkommer någon ledig kapacitet på Essingeleden när Förbifart Stockholm tas i bruk. En kraftig ökning av resandet kommer att ske i Stockholms ytterstad och övriga länet. Förbifart Stockholm innebär att resandeökningen sker till stor del med bil vilket är utrymmeskrävande och tar marknadsandelar från kollektivtrafiken.

Den långväga trafiken är mycket liten

Den långväga trafiken, som man kan tro trafikerar en förbifart är mycket liten. 400 fordon har startpunkt utanför länet i norra Sverige och ska till södra Sverige och i den andra riktningen är det lika många. Det är mindre än 1 procent av den beräknade dygnstrafiken på Förbifart Stockholm. Även om Förbifart Stockholm skulle generera ny långväga genomfartstrafik så skulle detta fortfarande utgöra en obetydlig andel av biltrafiken över Saltsjö-Mälarsnittet. Den nationella genomfartstrafiken kommer alltså att vara marginell över Saltsjö-Mälarsnittet och Förbifart Stockholm.

Personbilstrafiken är för ineffektiv

Persontransporter med bil är för ineffektiva för att klara Stockholmsregionens tillväxt – det reser för få i varje bil och bilarna tar för mycket markutrymme i anspråk. Räknat per timme kan dessa antal resenärer ta sig fram på en 3,5 meter bred körbana: Spårvagn 22 000 personer, cykel 14 000 personer, buss 9 000 personer och bil 2 000 personer. Biltrafik är således det sämsta alternativet att använda stadens utrymme effektivt. När det i genomsnitt reser 1,2-1,5 personer i varje bil så bidrar inte fler elbilar till att lösa trängselproblemen. 80 procent av all el på den europeiska marknaden (som Sverige är en del av) ännu kommer från icke förnybara energikällor. Dessutom tyder mycket på att det kommer att dröja innan elbilarna kommer att ta marknadsandelar.

Få resande med kollektivtrafik på Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm har inte tillkommit för kollektivtrafik och eftersom den inte passerar några större befolkningscentra utöver Kungens kurva/Skärholmen har den en olämplig sträckning för kollektivtrafik. Med Förbifart Stockholm beräknas andelen resande med bil att öka från 39 till nästan 50 procent i länet. I arbetsplanen anges att Förbifart Stockholm får en kollektivtrafikandel på under 10 procent. Ny infrastruktur som leder till att andelen resande

med kollektivtrafik minskar är naturligtvis steg helt i fel riktning. Det försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft. Vad som krävs är istället åtgärder som ökar andelen resande med kollektivtrafik drastiskt. I Stockholm finns en mycket stor potential för övergång till kollektivtrafik.

Förbifart Stockholm tar resurser från spårutbyggnader

Finansieringen av Förbifart Stockholm bygger på att alla intäkter från trängselskatten under mer än 30 års tid ska gå till Förbifart Stockholm och andra vägar. Enligt kalkylen ska stockholmarna betala 22,5 miljarder kronor och till detta kommer betydande ränteutgifter. Statens andel av finansieringen är 5 miljarder kronor. Stockholmarna kommer att få stå för betydande risker om projektet fördröjas och framtidens politiker kommer att vara bakbundna av detta beslut.

En grön trafikplan för Stockholm

Vi vill tydligt uppmärksamma behovet av att prioritera satsningar på kollektivtrafik i Stockholm. Det måste ske en omprioritering från vägsatsningar till kollektivtrafiksatsningar.

Nya spårförbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet är mångdubbelt mer effektiva än Förbifart Stockholm. Därför förordar vi nya spår mellan t.ex. Liljeholmen - Fridhemsplan eller Älvsjö - Häggvik. Vi vill påskynda de spårsatsningar som finns i nationella planen och länsplanen för transportinfrastruktur. Många planerade kollektivtrafikobjekt saknar idag finansiering. Viktiga satsningar är utbyggnad till fyra spår på hela sträckan Tomtebodavägen - Kallhäll, spår mellan Odenplan och Nya Karolinska, Snabbspårväg Syd samt påskyndande av Tvärbana City och effektiv spårförbindelse till Nacka. Dessutom behövs fler tvärförbindelser i hela kollektivtrafiksystemet.

Vi förordar att trängselskatt införs på Essingeleden så snart som möjligt. Det enda som tydligt kan förbättra framkomligheten på Essingeleden är att införa trängselskatt där. Denna åtgärd skulle ge goda effekter på trängsel och köer också på det anslutande vägsystemet, visar en rapport från KTHs Centrum för Transportstudier, 2011.

Det är dags att planera för Stockholms framtid och utveckla ett effektivt, miljöanpassat transportsystem för alla stockholmare. Detta kräver mer resurser till spårtrafik och dessa resurser behöver tas från Förbifart Stockholm.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Emilia Hagberg* och *Stefan Nilsson* (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

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

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta att lämna följande svar på remissen

Att bygga Förbifart Stockholm är att backa in i framtiden. Samtidigt som klimatet i allt högre utsträckning påverkas av utsläppen från bilismen bestämmer sig den borgliga alliansen för att öka biltrafiken genom byggandet av förbifarten. Vår bestämda uppfattning är att istället satsa på kollektivtrafiken genom i första hand spårbunden trafik samt båttrafik och där detta inte är möjligt på miljödriven busstrafik.

En satsning på motorvägar är en satsning på utglesning. När det gäller Förbifart Stockholm är detta extra tydligt. Förbifart Stockholm byggs inte för dagens trafik utan för att öppna upp för ny trafik mellan Stockholms norra och södra regionhalvor och öppna upp nya områden för exploatering. I total motsättning till strategierna i Stockholms Översiktsplan och i RUFSS 2010 om att förtäta och bygga staden inåt för att minska transportbehovet.

Förbifart Stockholm blir ingen förbifart eftersom den ligger för nära Stockholms stadskärna. En verklig "förbifart" skulle till exempel kunna vara en utbyggnad av Riksväg 55 mellan Enköping och Strängnäs. Den "förbifartstrafik" som passerar Essingeleden, dvs. trafik som inte har Stockholms kommun eller direkt angränsande kommuner som målpunkt, är bara 3 procent av dagens trafikflöden. Övrig trafik på Essingeleden har målpunkter i Stockholms kommun eller direkt angränsande kommuner. Förbifart Stockholm kommer inte att avlasta

Stockholms innerstad eftersom den trafik som rullar i innerstaden också har innerstaden som mål.

I ett långsiktigt hållbart Stockholm satsas offensivt på en hållbar stadsstruktur och hållbara transporter. Förbifart Stockholm kommer att kosta skattebetalarna över 28 miljarder kronor. Alliansens finansieringslösning på Förbifart Stockholm bygger på fem miljarder i statligt stöd och resten lånefinansiering. För att betala ränta och amortera av lånet vill de ta intäkterna från trängselavgifterna, något som beräknas ta ca 30 år. Vi vill använda intäkterna från trängselavgifterna till att utveckla en modern och attraktiv kollektivtrafik. Används intäkterna istället till att betala Förbifart Stockholm kommer den minskade klimatpåverkan från trängselavgifterna att ätas upp av ökade trafikvolymerna. Storskaliga motorvägsbyggen är en gammalmodig trafiklösning utan förankring i dagens klimatdebatt. Bilsnål samhällsplanering är framtiden.

ÄRENDET

Stockholms stad har mottagit underrättelse om att arbetsplanen för Förbifart Stockholm ställts ut för granskning i enlighet med väglagen. Granskningsperioden är satt till 2011-05-30 – 2011-08-12. Stockholms stad har beretts visst anstånd med att inkomma med svar. Förutom själva arbetsplanen ingår också en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i det utställda materialet.

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.

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 genomförandeval. Utställelsematerialet finns att ta del av via länk <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Stockholm/Forbifart-stockholm/Om-projektet/utstallelse-av-arbetsplan/utstallelsehandlingar/>

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, samt Storstockholms Brandförsvarsförbund. På grund av kort remisstid har samtliga remissinstanser svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets och Storstockholms brandförsvarsförbunds gemensamma kontorsyttrande daterat den 15 juni 2011 har i huvudsak följande lydelse.

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

förklarar 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.

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 skyddszonerna 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 skyddszonerna 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 skyddszonerna. 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 detaljplanarbetet där Trafikverkets anspråk ska vägas mot andra

intressen. Slutlig omfattning fastställs i detaljplaner och senare i kommande lantmäteriför-
rättningar.

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 tillåtlighetsprövningens 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 tunnlar, 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 långsamgående 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 tunnlarna 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 tunnlarna, 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 uppskattats 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 µg/m³ för PM₁₀ i avsaknad av miljö kvalitetsnormer 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 µg/m³ 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 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 µg/m³. 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 bedrivas så att riktvärden för luftföroreningar klaras. Kontoren anser att trafiken inte bör styras om till ytvägnätet vid höga halter i tunnlarna med hänsyn till de negativa effekter som då uppstår på andra platser.

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.

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 allvarligare i de områdesvisa beskrivningarna än vad som framförs i den övergripande bedömningen. Det gäller främst för Sätmaskogen 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 Sätmaskogens 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 kulturresevat. Återföra rent vatten till Igelbäcken.
- Återställning av marken på motocrossbanan och etablering av dammar för större vatten-

salamander 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 Sättraskogen 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, kollektivtrafikuppbygg, 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. Arkitektföretaget BIG i samarbete med konsultföretaget Grontmij utsågs i februari 2011 som vinnare med förslaget ”Stockholmsfären”. 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. buss- och trafik.

I beskrivningen till arbetsplanen anförs 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 kompenseras 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.