



Handläggare: Solveig Nilsson  
Telefon: 08-508 04 052

Dnr 006-461-2009

Sammanträde 27 oktober 2009

Till  
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

## **Förbifart Stockholm - Programsamråd**

Remiss från Stadsbyggnadsnämnden, dnr 2008-22331-53

---

### **Förslag till beslut**

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen

Leif Spjuth  
stadsdelsdirektör

Sven-Göran Södergren  
avdelningschef

### **Sammanfattning**

Regeringen beslutade den 3 september 2009 att tillåta att en motorväg byggs enligt Vägverkets förslag, Förbifart Stockholm. Syftet med trafikleden är bl.a. att skapa effektivare nord-sydliga förbindelser genom att knyta samman de norra och södra länsdelarna och samtidigt avlasta Stockholms centrala delar. Målet är att skapa en flerkärnig region och förbättra möjligheterna för en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen. Avsikten är också att minska stockholmstrafikens sårbarhet vid störningar i trafiken på Essingeleden.

Förvaltningen anser 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.

---

**Bilaga:** Förbifart Stockholm, programsamråd, remiss från Stadsbyggnadsnämnden



## Ärendets beredning

Detta tjänsteutlåtande har utarbetats inom avdelningen för stadsdelsmiljö och teknik.

## Bakgrund

Diskussioner om en förbifart väster om Stockholm har pågått under många år. Ett flertal alternativ har utretts. Alternativet Förbifart Stockholm har planerats under lång tid och är mycket omdiskuterat, det finns dock en politisk majoritet kring projektet i regionen.

Stockholm stad, övriga berörda kommuner, Regionplane- och trafiknämnden samt Länsstyrelsen i Stockholms län har förordat Förbifart Stockholm. Flera remissinstanser har emellertid kritiserat projektet. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) underkänner Vägverkets utredning och anser att en ny bör göras av oberoende experter. Naturvårdsverket har i sitt yttrande bedömt att förbifarten inte är förenlig med Miljöbalkens bestämmelser samt att den bl.a. försvårar Sveriges möjligheter att nå klimatmålet år 2020. Även Riksantikvarieämbetet, Naturskyddsföreningen, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, samt boende som inte vill ha en motorväg i närområdet har lämnat kritiska remissvar.

Regeringen beslutade den 3 september 2009 att tillåta att en motorväg byggs enligt Vägverkets förslag, Förbifart Stockholm. Regeringen har prövat tillåtligheten enligt 17 Kap Miljöbalken. Beslutet, som är förknippat med vissa villkor, innebär att regeringen tillåter att en motorväg byggs inom den geografiska korridor och med de tunnellägen som redovisas på den karta som tillhör beslutet.

Vägverkets nuvarande förslag på sträckning innebär att Förbifart Stockholm länkas av från E4/E20 vid Kungens kurva. Trafikleden går i en bergtunnel under Skärholmen och Sättra, tunneln fortsätter under Mälaren och sunden vid Kungshatt. Vid trafikplats Lovön får Ekerövägen en anslutning till Förbifart Stockholm. Tunneln fortsätter under norra Lovön samt under Lambarfjärden, vägtunneln kommer att ligga i berget som djupast ca 60 meter under vattenytan. Tunneln fortsätter vidare under Grimstaskogen och Lövestavägen med mynning vid Spångadalen söder om Hjulsta, avfartsramper ansluter till Bergslagsvägen i två cirkulationsplatser, norra och södra Vinstamotet. Trafikleden passerar Spångadalen och järnvägen på bro med anslutning till trafikplats Hjulsta. Från östra delen av Hästa klack till Akalla går leden i tunnel under Järvakilen och Igelbäcken. Därefter går leden i försänkt ytläge fram till Hansta trafikplats där anslutning sker till Hanstavägen, också den sista delsträckan genom Hansta till E4 i Häggvik går leden delvis försänkt i ytläge. Trafikleden beräknas bli ca 21 kilometer varav ca 17 kilometer i tunnel, *se samrådshandling*.

Syftet med trafikleden är bl.a. att skapa effektivare nord-sydliga förbindelser genom att knyta samman de norra och södra länsdelarna och samtidigt avlasta Stockholms centrala delar. Målet är att skapa en flerkärnig region och förbättra möjligheterna för en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen.

Avsikten är också att minska stockholmstrafikens sårbarhet vid störningar i trafiken på Essingeleden.

Vägverket har beräknat investeringen till ca 28 miljarder kr omräknat i 2009 års prisnivå. Det är fortfarande oklart hur Förbifart Stockholm ska finansieras. Troligen kommer en del att bekostas av staten och med en större del av intäkter från nuvarande trängselskatt samt när förbifarten öppnas, med trängselskatt även på Essingeleden.

Som det ser ut i dagsläget kan byggstart tidigast ske år 2012, projektet beräknas vara avslutat ca år 2020. Efter programsamrådet, som genomförs under hösten 2009, avser Vägverket att upprätta och fastställa en arbetsplan. Arbetsplanen ska ange den exakta vägsträckningen samt vilka skyddsåtgärder som ska vidtas. Byggstart kan inte ske förrän arbetsplanen vunnit laga kraft. I samband med framtagandet av detaljplaner för trafikplatserna kommer det enligt Plan- och bygglagen att krävas en miljökonsekvensbeskrivning eftersom trafikplatserna antas medföra betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas av länsstyrelsen. Samråd kommer att hållas med berörda markägare, intresseorganisationer, allmänhet, myndigheter etc. Plansamråd beräknas ske under våren 2010 och därefter väntas stadsbyggnadsnämnden besluta i ärendet under sommaren 2010.

### **Förvaltningens synpunkter och förslag**

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 en utglesning av staden. Enligt regeringen så 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 så kan trafikbelastningen i tunnlarna bli hög med köbildning som följd. Detta innebär att stora krav måste ställas på tekniska lösningar för att minska luftföroreningshalterna i tunnlarna.

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, motagningsstationer 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 främjar 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.

-----