



# HÄSSELBY-VÄLLINGBY STADSDELSFÖRVALTNING

Stadsdelsmiljö och teknik

Handläggare: Solveig Nilsson

Telefon: 508 04 052

Dnr 1.5.3-425-2011, Dnr 1.5.3-566-2011,

Dnr 1.5.3-426-2011, Dnr 1.5.3-427-2011

TJÄNSTEUTLÅTANDE

SID 1 (6)

7 OKTOBER 2011

Till

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

## Samråd om förslag till detaljplaner för Förbifart Stockholm

Remisser från Stadsbyggnadsnämnden, S-Dp 2010-00868-54, S-TDp 2010-00870-54, S-TDp 2010-00866-54, S-Dp 2009-18963-54

### Förvaltningens förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande till Stadsbyggnadsnämnden som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Leif Spjuth  
stadsdelsdirektör

Mats Carinder  
avdelningschef

### Sammanfattning

Syftet med detaljplanerna är att möjliggöra utbyggnad av trafikplatser samt trafikledstunnlar som ska ingå i Förbifart Stockholm.

Enligt 2 Kap 10 § Plan- och bygglagen (PBL) ska miljö kvalitetsnormer följas vid planläggning och i andra ärenden enligt PBL. Vidare enligt 5 Kap 3 § Miljöbalken så ansvarar myndigheter och kommuner för att miljö kvalitetsnormerna följs. Förvaltningen anser med stöd av detta att rening av dagvatten från Förbifarten, utöver oljeavskiljare samt haveriskydd, måste utformas till skydd för ytterligare föroreningar av Råcksta Träsk.

-----

**Bilaga 1:** Remiss avseende Tunnel Grimsta, S-Dp 2010-00868-54, **2:** Remiss avseende Tunnel Vinsta, S-TDp 2010-00870-54, **3:** Remiss avseende Tunnel Käl-



vesta, S-TDp 2010-00866-54, **4:** Remiss avseende Vinstamotet, S-Dp 2009-18963-54

### **Ärendets beredning**

Detta tjänsteutlåtande har utarbetats inom avdelningen för stadsdelsmiljö och teknik.

### **Bakgrund**

Ett program för Förbifart Stockholm upprättades år 2009. Programmet redovisade bakgrunden till projektet, dess sträckning med tunnlar och ytlägen, berörda stadsdelar samt natur- och kulturvärden. Miljökonsekvenser redovisades. Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 25 mars 2010 att godkänna redovisningen av programsamrådet och uppdrog åt stadsbyggnadskontoret att upprätta planförslag för byggandet av Förbifart Stockholm mellan Skärholmen och Akalla/Hansta i enlighet med stadsbyggnadskontorets förslag.

### **Sammanfattning av remisserna**

Förbifart Stockholm, som utgörs av en sexfältig motorväg i huvudsak i tunnel, sträcker sig mellan Kungens kurva och Häggvik. Den totala sträckan, inklusive ombyggnader av befintlig E4 i vardera änden, är drygt 25 km. Den nya vägens längd är drygt 21 km och huvudtunnlarna är nära 17 respektive 2 km långa. I projektet ingår även en kortare tunnel på Lindö. Förbifart Stockholm avses bli E4:ans nya sträckning. Vägförslaget har utformats för hastigheten 90 km/tim i huvudsträckningen genom tre trafikplatser i Kungens kurva och upp mot anslutningen till E4 och Norrortsleden i Häggvik. Ytterligare fyra trafikplatser finns på sträckan, trafikplatserna Lovö, Vinsta, Hjulsta och Akalla.

Förbifarten kommer ge möjligheter för ny busstrafik, den beräknas emellertid få en måttlig andel kollektivtrafikresenärer p.g.a. att nuvarande spårtrafik redan går snabbt genom Stockholm. Kollektivtrafiken på leden kommer heller inte i så stor utsträckning tillräckligt nära områden med bostäder och arbetsplatser eller knutpunkter för olika slags kollektivtrafik. Gång- och cykeltrafik kommer inte att kunna ske i tunnlar.

Om en svårare trafikolycka, brand eller annan fara uppstår i tunneln kan hela eller delar av tunneln behöva stängas av. Trafiken leds då om till ett utpekat omledningsvägnät. I huvudsak ska dagens E4 (Södertäljevägen och Uppsalavägen) och E18 (Hjulstavägen) och Bergslagsvägen användas. Var än längs Förbifarten ett stopp inträffar ska fordon med farligt gods i möjligaste mån hänvisas till dagens E4.

För fullständig information om remissunderlaget bifogas länk till stadens samlingssida med pågående planarbete avseende Förbifart Stockholm:

Samråd om förslag till detaljplaner för Förbifart Stockholm

Box 3424. Hässelby torg 20-22  
Telefon 508 04 000  
hasselby-vallingby@stockholm.se



<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Plansidor/Forbifarten/>

### ***Detaljplan avseende trafikledstunnel Grimsta***

Trafikledstunneln passerar under Lambarfjärden i Mälaren ca 60 m under vattenytan samt leds därefter under Grimstaskogen. I norra delen av planen passerar trafikledstunneln under Grimsta naturreservat. Tunneln ligger ca 60 m under marknivån.

Tunneln kommer att bestå av tre körfält i vardera riktningen i separata tunnelrör. I tunneln kommer tekniska system att finnas för bl.a. va-anläggningar, dagvattenmagasin med rening, friskluftsintag till eldriftsutrymmen, bullerskydd, rökgasevakuering samt evakueringsvägar mellan tunnelrören.

Vid Grimstaskogens strand råder idag inom planområdet strandskydd inom större delen av vattenområdet men på land endast i sydvästra hörnet, eftersom stranden i övrigt är planlagd som park. Vid planändring inträder inom det nya planområdet strandskydd 100 m in på land från strandlinjen och 100 m ut i vattnet. Detta föreslås ligga kvar och inte upphävas i den nya planen. De mindre åtgärder som behöver vidtas vid stranden, som t.ex. uppförandet av ett eldriftsutrymme, kan prövas som ett dispensärende.

Ett friskluftsintag ovan mark kommer att behövas inom denna plan. Byggnaden är 3x3 m och blir ca 4 m hög. Byggnaden har direktanslutning via en tunnel till huvudtunneln. Ovan mark kommer en transportväg att behöva byggas i huvudsak på befintliga gångvägar till Maltesholmsvägen strax norr om Maltesholmsbadet.

### ***Detaljplan avseende trafikledstunnel Vinsta***

Planområdet består av del av ängsmark vid Grimsta idrottsplats, bostadsområde i Hässelby Gård och del av Vinsta industriområde och Johannelundstoppen som parkmark.

Tunneln består av tre körfält i vardera riktningen i separata tunnelrör. I tunneln kommer olika tekniska system att finnas t ex va-anläggningar, dagvattenmagasin med rening, bullerskydd, luftutbytesstationer, frånluftsstationer med avluftstorn med en höjd av 10 - 15 m över marken, rökgasevakuering, friskluftintag till eldriftsutrymmen, mottagningsstationer för el och belysning m.m. samt evakueringsväg mellan tunnelrören vid olycka. Tunneltaget för huvudtunneln ligger mellan 30 – 40 m under markytan. Ramptunnelns tak ligger som minst ca 20 m under marknivån och huvudtunnelns tak ca 40 m under marknivån där tunnelbanan passerar.

Flera ventilationsbyggnader såsom frånluftstorn, friskluftsintag och luftbytestation ovan mark kommer att behöva byggas inom denna plan. Frånluftstornet blir ca 40 kvm och ca 15 m högt. Tre friskluftsintag med en byggarea om vardera 9 kvm och en höjd av ca 4 m planeras också inom planområdet. Två luftbytestationer med en byggarea av 116 kvm, södra läget, respektive 100 kvm, norra läget, med en höjd av 15 m respektive 10 m byggs också.

Invid Vinsta industriområde och vid tunnelbanestationen Johannelund kommer Vinsta trafikplats att byggas. Tunnelns ramper ansluter till marknivån via en betongtunnel och trafikplatsen kopplas ihop med Bergslagsvägen och dess lokalgator. Trafikplatsens planfrågor hanteras i en egen detaljplan för Vinstamotet.

#### ***Detaljplan avseende trafikledstunnel Kälvesta***

Planområdet består av del av industriområde i Vinsta, radhusområde i Kälvesta fram till Lunda industriområde.

Tunneln består av tre körfält i vardera riktningen i separata tunnelrör. I tunneln kommer olika tekniska system att finnas t ex va-anläggningar, dagvattenmagasin med rening, bullerskydd, luftutbytestationer, frånluftstorn med en höjd av ca 10 m över marken, rökgasevakivering, friskluftintag till eldriftsutrymmen, mottagningsstationer för el och belysning m.m. samt evakueringsväg mellan tunnelrören vid olycka. Tunneltakets höjd ligger mellan 25 – 40 m under markytan.

Flera ventilationsbyggnader ovan mark kommer att behöva byggas t ex en mottagningsstation, byggyta ca 440 kvm, höjd ca 6 m, två friskluftsintag, byggyta 9 kvm, höjd 4 m samt ett frånluftstorn, byggyta ca 130 kvm, höjd ca 10 m.

Invid Vinsta industriområde och vid Skattegårdsvägen kommer Vinsta norra trafikplats att byggas. Tunnelns ramper ansluter till marknivån via en betongtunnel som kopplas ihop med Bergslagsvägen och dess lokalgator. Trafikplatsens planfrågor hanteras i en egen detaljplan för Vinstamotet.

#### ***Detaljplan för Vinstamotet***

Vid Vinsta är Förbifart Stockholms huvudsträckning helt tunnelförlagd. I trafikplats Vinsta ansluter ramper till huvudtunneln från två nya cirkulationsplatser. Den södra cirkulationsplatsen ligger på Bergslagsvägen i anslutning till Johannelunds tunnelbanestation och ansluter till Förbifart Stockholms södergående ramper. De norrgående ramperna ansluter till den norra cirkulationsplatsen i höjd med korsningen Bergslagsvägen - Skattegårdsvägen.

Cirkulationsplatserna ligger med ett inbördes avstånd på cirka 450 meter med två körfält för biltrafik i vardera riktningen. Dessa kompletteras med kollektivtrafikkörfält som ökar framkomligheten för bussarna.



Den södra cirkulationsplatsen har tre ben, Bergslagsvägens bägge riktningar och ramperna. Den placeras lite förskjutet österut i förhållande till Bergslagsvägen för att bättre passa in mellan tunnelbanebrons brostöd.

Den norra cirkulationsplatsen är femkantig och är utformad som en oval. I den ansluter Bergslagsvägens bägge riktningar, Skattegårdsvägens bägge riktningar och Förbifart Stockholms norrgående ramper. Den placeras norr om den befintliga korsningen Bergslagsvägen - Skattegårdsvägen för att på bästa sätt kunna ansluta ramperna och Skattegårdsvägens västra del till cirkulationen.

I området kring Bergslagsvägen finns flertalet gång och cykelstråk. Eftersom det är komplicerat att få bra planskilda lösningar för gående och cyklister vid passagen av Förbifart Stockholms ramper har, i samråd med Stockholms stad, det genomgående gång- och cykelstråket på Bergslagsvägens västra sida tagits bort. Istället har stråket öster om Bergslagsvägen prioriterats. De sex plankorsningar som finns idag i anslutning till Bergslagsvägen försvinner och ersätts med planskilda gång- och cykelpassager i andra lägen. Det innebär god trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna.

Passagera i anslutning till Skattegårdsvägen sker via gång- och cykelbroar över såväl Skattegårdsvägen som Bergslagsvägen. Gångtrafik mellan busshållplatserna på Bergslagsvägen och Johannelunds tunnelbanestation passerar Bergslagsvägen genom en rymlig gång- och cykelport och vidare upp till tunnelbanan via passage över mynningen till Förbifart Stockholms ramper.

Hållplatser för bussar som trafikerar Förbifart Stockholm anordnas på Bergslagsvägen mellan de två cirkulationsplatserna i trafikplats Vinsta. Från busshållplatserna når man Johannelunds tunnelbanestation och bussar som trafikerar Bergslagsvägen. För att underlätta för busstrafik som trafikerar Förbifart Stockholm anläggs busskörfält på Bergslagsvägen mellan cirkulationsplatserna Johannelund och Skattegårdsvägen.

### **Förvaltningens synpunkter och förslag**

Förvaltningen utgår ifrån att projektets negativa miljö- och hälsoeffekter kommer att avhjälpas i samband med att de risker som har identifierats i projektets miljökonsekvensbeskrivning åtgärdas.

Förvaltningen vill dock särskilt framhålla vikten av att dagvattenutsläpp från Förbifarten till Råcksta Träsk måste renas på ett godtagbart sätt innan utsläpp sker till recipienten. Alltför stora utsläpp av bl.a. kväve till mark och vatten leder till problem med övergödning som bl.a. resulterar i igenväxta vattendrag. Råcksta Träsk ingår i Grimsta naturreservat och stadsdelsnämnden utarbetar för närvarande en skötselplan för bevarandet av natur- och friluftsvärden inom Råcksta Träsk.



I enlighet med EU:s ramdirektiv för vatten (2000/60/EG) så finns det ett svenskt åtagande och gemensamt ansvar för upprätthållandet av en god och hållbar förvaltning av vattenresurserna. Enligt 2 Kap 10 § Plan- och bygglagen (PBL) ska miljö kvalitetsnormer följas vid planläggning och i andra ärenden enligt PBL. Vidare enligt 5 Kap 3 § Miljöbalken så ansvarar myndigheter och kommuner för att miljö kvalitetsnormerna följs. Förvaltningen anser med stöd av detta att rening av dagvatten från Förbifarten, utöver oljeavskiljare samt haveriskydd, måste utformas till skydd för ytterligare föroreningar av Räcksta Träsk.

Vidare är det oerhört viktigt att de ytor som uppstår i samband med bullervallar, slänter och vägområden utformas på ett sådant sätt att skötsel och underhåll inte försvåras. Fördelningen av skötselansvaret för gång- och cykelbroar och de olika grönytorna vid cirkulationsplatserna måste klargöras för att utreda om projektet innebär att stadsdelsnämnden får ett utökat skötselområde med ökade kostnader som följd.

-----