

Utlåtande 2013:84 RIII (Dnr 311-655/2013)

12 detaljplaner samt 1 förslag till upphävande av del av generalplan för E4/Förbifart Stockholm, i stadsdelarna Skärholmen, Sättra, Grimsta, Hässelby Gård, Vinsta, Vällingby, Kälvesta, Lunda, Tensta och Akalla, DP 2011-03365-54, DP 2009-17149-54, TDP/DP 2009-17150-54, DP 2009-17151-54, DP 2010-00868-54, TDP/DP 2010-00870-54, TDP/DP 2010-00866-54, TDP 2010-00733-54, DP 2010-04710-54, DP 2009-18963-54, DP 2009-20807-54, DP 2010-00804-54, DP 2009-18965-54

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

12 detaljplaner samt 1 förslag till upphävande av del av generalplan för E4/Förbifart Stockholm i stadsdelarna Skärholmen, Sättra, Grimsta, Hässelby Gård, Vinsta, Vällingby, Kälvesta, Lunda, Tensta och Akalla, DP 2011-03365-54, DP 2009-17149-54, TDP/DP 2009-17150-54, DP 2009-17151-54, DP 2010-00868-54, TDP/DP 2010-00870-54, TDP/DP 2010-00866-54, TDP 2010-00733-54, DP 2010-04710-54, DP 2009-18963-54, DP 2009-20807-54, DP 2010-00804-54, DP 2009-18965-54, enligt bilaga 2-14 till utlåtandet, antas.

Föredragande borgarrådet Regina Kevius anför följande.

Ärendet

Förbifart Stockholm ingår i den s.k. Stockholmsöverenskommelsen som träffades i december 2007 mellan staten och regionens aktörer avseende prioriterade infrastrukturprojekt. Staden hade redan tidigare tagit ställning för byggandet av Förbifart Stockholm som bästa alternativ för att åstadkomma ny kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet. Projektet är mycket omfattande. Den nya ledens längd är drygt 21 km med fyra trafikplatser i markläge, Kungens Kurva med huvuddelen i Huddinge samt Vinsta, Hjulsta och Hansta i Stockholm och huvudtunnlarna nära 17 respektive 2 km långa.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsnämnden.

Mina synpunkter

Stockholm växer och det är en utveckling vi välkomnar. Samtidigt innebär den kraftiga befolkningsökningen ett stort behov av såväl nya vägar som av nya spår. I den norra delen av länet finns många arbetsplatser och arbetspendlingen mellan den södra och norra delen av länet ökar. Samtidigt är trafiksystemet ansträngt och bristen på goda förbindelser mellan norr och söder delar stockholmsregionen i två delar och hämmar både regionens och landets tillväxt.

En ytterligare förbindelse över Mälaren behövs för att hålla ihop länets norra och södra delar och minska den sårbarhet det innebär att ha så få alternativa genomfartsleder i en stad av Stockholms storlek.

Jag föreslår kommunfullmäktige att anta detaljplanerna för E4/Förbifart Stockholm och upphäva del av generalplan Pl 5009A.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Plankarta DP 2011-03365-54
3. Plankarta DP 2009-17149-54
4. Plankarta TDP/DP 2009-17150-54
5. Plankarta DP 2009-17151-54
6. Plankarta DP 2010-00868-54
7. Plankarta TDP/DP 2010-00870-54
8. Plankarta TDP/DP 2010-00866-54
9. Plankarta TDP 2010-00733-54

10. Plankarta DP 2010-04710-54
11. Plankarta DP 2009-18963-54
12. Plankarta DP 2009-20807-54
13. Plankarta DP 2010-00804-54
14. Plankarta DP 2009-18965-54
15. Förteckning och hyperlänkar till samtliga handlingar i ärendet.
Samtliga handlingar i ärendet:
<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Plansidor/Forbifarten/>

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Planeringen av Förbifart Stockholm avbryts.
2. Vidare anföras följande:

Förbifart Stockholm går emot de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen och medför att det blir svårare att nå de nationella och regionala miljö kvalitetsmålen. Projektet leder inte till en effektivare och energisnålare transportinfrastruktur. I Stockholmsförhandlingen finns ett åtagande om att vägtrafikens koldioxidutsläpp ska minska med 30 procent fram till 2030, detta åtagande är även infört i den av landstinget beslutade RUFS 2010. Detta åtagande är att betrakta som ett villkor för att Stockholmsförhandlingens åtgärder ur ett klimatperspektiv ska vara möjliga att genomföra. Om Förbifart Stockholm byggs leder det till en spridd stadsstruktur, ökad trängsel genom inducerad trafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken, ökat buller och hälsovådligt höga halter av partiklar i tunnlar och tunnelmynningar m.m. Därför ska planeringen av Förbifart Stockholm avbrytas.

Projektet påverkar naturreservat, områden upptagna som Natura-2000 och artskyddsförordningen. Viktiga vattenområden vars vattenkvalité ska säkerställas genom vattendirektivet riskerar att påverkas negativt, bland annat Mälaren som utgör dricksvattentäckt för cirka 2 miljoner människor i Mälardalen.

Flertalet viktiga frågor har ännu inte nått en lösning som sakägare och boende som berörs av projektet finner godtagbara. Länsstyrelsen, Stockholms vatten AB, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Skönhetsrådet, Stockholms Stadsmuseum och Trafikverket uppger att flera viktiga frågor enligt nedan kvarstår.

Områdena vid Hjulstamotet och Hanstamotet kommer att påverkas starkt av motorvägens kraftfulla ingrepp i natur och närliggande boendemiljöer. Grönområden och naturreservat får irreversibla ingrepp och boende påverkas av förhöjda nivåer av häl-

sovådliga partiklar vid tunnelmynningar och från trafikleden, samt ökat buller. Trafikverket anger att en nedgrävning försämrar luftkvaliteten i tunneln och finner det mer lämpligt att istället försämma boendemiljön för de som inte använder motorvägen. På liknande sätt påverkas boende vid de övriga tunnelmynningarna av partiklar och buller, i bland annat Skärholmen krävs vidare åtgärder för att nå bullerriktlinjerna och vid Vinstamotet påtalas de förhöjda trafikmängderna på kringliggande gator. Flera synpunkter har inkommit på frånluftstornen som påverkar stadsmiljön negativt, orsakar utsläpp av luftföroreningar och riskerar att medföra industribuller. Flera fornlämningar hotas av frånluftstornen. Trafikverket har inte heller för avsikt att aktivt rena luften trots att Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket utreder möjligheterna för detta.

Vattenfrågan är mycket central och hanteringen av dagvatten är inte säkerställd på ett godtagbart sätt. Viktiga vattenmiljöer som Mälaren som regionens dricksvattentäkt, Igelbäcken och Bällstaån med sin dåliga ekologiska status hotas av Förbifart Stockholm.

Länsstyrelsen är inte säker på att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är möjligt att transportera farligt gods i Förbifart Stockholm, och därmed riskeras ett av projektets syften.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

12 detaljplaner samt 1 förslag till upphävande av del av generalplan för E4/Förbifart Stockholm i stadsdelarna Skärholmen, Sättra, Grimsta, Hässelby Gård, Vinsta, Vällingby, Kälvesta, Lunda, Tensta och Akalla, DP 2011-03365-54, DP 2009-17149-54, TDP/DP 2009-17150-54, DP 2009-17151-54, DP 2010-00868-54, TDP/DP 2010-00870-54, TDP/DP 2010-00866-54, TDP 2010-00733-54, DP 2010-04710-54, DP 2009-18963-54, DP 2009-20807-54, DP 2010-00804-54, DP 2009-18965-54, enligt bilaga 2-14 till utlåtandet, antas.

Stockholm den 29 maj 2013

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Regina Kevius

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Åsa Jernberg 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 föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Omedelbart avbryta allt arbete med Förbifart Stockholm
2. Samt att därutöver anföras

Vänsterpartiet är starka motståndare till motorvägsbygget "Förbifarten" som inte löser trängselproblematiken. Tvärtom kommer den att skapa mer biltrafik som kommer att bli ännu svårare att hantera i framtiden. Vänsterpartiets ambition är att lösa trängseln och då krävs det att vi satsar på de hållbara trafikslagen och begränsa biltrafikens framfart genom styrning.

Förbifarten har dessutom usla förutsättningar att vara en väg för kollektivtrafikresenärer. Endast sju procent av resenärerna beräknas använda buss som färdmedel. Det är dessutom ganska osäkra beräkningar då den planerade bussträckningen är osäker. Antigen kan bussen gå ganska snabbt från Skärholmen till Järva. Men då bara med två stopp i princip. Eller så dras en busslinje som går upp i ytläge till varje station med några olika stopp vid Järva och då förloras mycket tid och busslinjen tappar sin attraktivitet.

Förbifarten är i sig en miljökatastrof som kommer att inkräkta på flera känsliga områden. Värst blir detta vid Järvafältet där motorvägen går i ytläge. Detta är helt oacceptabelt. Likaså planeras den andra mynningen av förbifarten att dyka ned utanför Kungens kurva i Skärholmen. Det är lätt att se mönstret. I villatäta Ekerö gräver man ned vägen i tunnel och i områden som domineras av hyresrätterna ligger motorvägen i ytläge. Det blir naturligtvis inte bättre när den borgerliga farmkomlighetsstrategin bygger på att flytta biltrafik som för med sig ohälsosamt buller och luft från innerstan till vägar som förbifarten, som ligger i ytterstaden. Det är djupt orättvist.

Vidare kan man läsa att bullervärden och luftvärden inte är lösta i ärendet. Det går inte att lindra det problemet med att det bara är invid motorvägen. Motorvägen ligger nära flera bostadsområden. Vi befärar att dessa problem inte går att lösa och det är ytterligare ett argument till att förbifarten inte får förverkligas. Vad vi erfar finns även stora problem inne i tunneln.

ÄRENDET

Förbifart Stockholm ingår i den s.k. Stockholmsöverenskommelsen som träffades i december 2007 mellan staten och regionens aktörer avseende prioriterade infrastrukturprojekt. Staden hade redan tidigare tagit ställning för byggandet av Förbifart Stockholm som bästa alternativ för att åstadkomma ny kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet. Projektet är mycket omfattande. Den nya ledens längd är drygt 21 km med fyra trafikplatser i markläge, Kungens Kurva med huvuddelen i Huddinge samt Vinsta, Hjulsta och Hansta i Stockholm och huvudtunnlarna nära 17 respektive 2 km långa.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 april 2013 att godkänna förslag till detaljplaner och överlämnar dem till kommunfullmäktige för antagande samt att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Elina Åberg m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 mars 2013 har i huvudsak följande lydelse.



Förbifart Stockholms hela sträckning

Sträckan är inom Stockholms stad uppdelad i 12 detaljplaner och 1 upphävandeplan.

Planernas huvudsyfte är att säkerställa och reglera Trafikverkets planerade utbyggnad av leden.

Projektet har i samråd och utställningar engagerat ett flertal privatpersoner och föreningar. Många ifrågasätter hela projektet men det är framförallt trafikplatsernas placering och utformning som kritiserar. Projektets storskalighet påtalas och oro för buller och avgaser i de näraliggande bostadsområdena framförs. Intrång i värdefulla natur-, kultur- och rekreationsmiljöer kritiserar.

Flera sakägare, privatpersoner och föreningar anser att Förbifart Stockholm inte ska byggas utan ersättas med satsningar på kollektivtrafik samt framför farhågor om störningar från Förbifart Stockholm samt störningar under byggskedet. Flertalet remissinstanser liksom länsstyrelsen har under projektets gång pekat på sakfrågor som är viktiga aspekter i ett så omfattande projekt. Länsstyrelsen, Brandförsvaret och Stockholm Vatten ställer krav på Trafikverket att utveckla och precisera gjorda utredningar av risker och vattenfrågor.

Stadsbyggnadskontoret är positivt till förslaget att bygga Förbifart Stockholm. Vägkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet är hårt ansträngd och Essingeleden används idag av nästan dubbelt så många som den är byggd för. Förbifart Stockholm är en viktig del av Stockholmsregionens framtida infrastruktur och en viktig länk mellan de norra och södra regionhalvorna.

Under samråd och utställningar har det inte framkommit någon omständighet som föranleder kontoret att ändra uppfattning i denna övergripande fråga.

Förbifart Stockholms dragning över Järvafältet har föranlett många synpunkter då trafikplatserna är stora och leden gör intrång i natur- och kulturresevat. I en avvägning mellan vad som är tekniskt och ekonomiskt rimligt i fråga om anpassningen av Förbifart Stockholm till de höga värdena anser kontoret att lösningen är acceptabel.

Utlåtande

Bakgrund

E4/Förbifart Stockholm utgörs av en sexfältig motorväg i huvudsak i tunnel, som sträcker sig genom Stockholm från Kungens kurva i Huddinge och till Häggvik i Solentuna. Den nya ledens längd är drygt 21 km och huvudtunnlarna är nära 17 respektive 2 km långa. Förbifart Stockholm avses bli E4:ans nya sträckning. Fyra trafikplatser finns på sträckan, trafikplatserna Lovö på Ekerö samt Vinsta, Hjulsta och Hansta i Stockholm.

Tidigare ställningstaganden

Förbifart Stockholm ingår i den s.k. Stockholmsöverenskommelsen som träffades i december 2007 mellan staten och regionens aktörer avseende prioriterade infrastrukturprojekt. Staden hade redan tidigare tagit ställning för byggandet av Förbifart Stockholm som bästa alternativ för att åstadkomma ny kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet. Regeringen gav den 3 september 2009 Vägverket tillåtighet för Förbifart Stockholm efter en prövning enligt miljöbalken. Regeringens klartecken innebär att beslutet om ledens sträckning har fattats. Länsstyrelsen tog 2012-06-18 ställning till fastställelse av

arbetsplanen. Stockholms kommunstyrelse har vid två tillfällen sedan 2009 fattat beslut i ärendet, 2009-12-09 samt 2011-08-24 då staden lämnade remissvar på Trafikverkets samråd och utställelse av arbetsplanen.

Nämnden har vid tre tillfällen fattat beslut i ärendet.

Planförslagen

Genom Stockholm stad ges Förbifart Stockholm planstöd genom 12 detaljplaner och ett upphävande av en del av en generalplan. Där leden går ovan mark eller där detaljplan saknas görs nya planer. För tunneldelarna görs planerna i form av tillägg till befintliga detaljplaner kombinerat med detaljplan för till- och frånluftsanläggningar.

Planprocessen

Programsamråd

Programsamråd för hela projektet inom Stockholms stad genomfördes 2009. Många synpunkter berörde Förbifart Stockholms själva existens och miljökonsekvenser. Trafikplatserna rönste för övrigt flest synpunkter. Programsamrådet redovisades för stadsbyggnadsnämnden som 2010-03-25 beslöt att planförslag skulle upprättas.

Plansamråd

Plansamråd hölls under tiden 15 augusti – 7 oktober 2011. Under plansamrådet upprepades flertalet synpunkter som framfördes vid programsamrådet. Nya synpunkter inkom av mer planspecifik lokal karaktär. Plansamrådet redovisades i stadsbyggnadsnämnden 2012-09-27 som beslöt att planförslagen skulle ställas ut.

Utställning 1

Utställning skedde 21 november – 19 december 2012. Under utställningen upprepades flertalet synpunkter som framförts tidigare. Under utställningen meddelade länsstyrelsen att de inte accepterade det föreslagna läget för Akallalänken då en under tiden genomförd arkeologisk utredning visade att den korsade ett fornminne av hög dignitet. Länsstyrelsen ansåg att Akallalänkens sträckning borde omarbetas och de rekommenderade att berörda detaljplaner ställdes ut på nytt.

Utställning 2

Detaljplanerna för Hjulstamotet och Tunnel Hästa, som berördes av Akallalänkens omarbetning ställdes ut en andra gång under tiden 13/2 – 13/3 2013. Samtidigt ställdes detaljplanen för Hanstamotet ut, då ett tidigare markerat bullerskydd hade befunnits överflödigt och markeringen togs bort från plankartan.

Revideringar av förtydligande och redaktionell karaktär gjordes samtidigt på övriga detaljplaner.

SYNPUNKTER PÅ PROJEKTET I SIN HELHET MED STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE

Projektet har under samråd och utställningar engagerat ett flertal sakägare, enskilda

personer och föreningar. Många ifrågasätter hela projektet men det är framförallt trafikplatsernas placering och utformning som kritiseras. Projektets storskalighet påtalas och man uttrycker oro för buller och avgaser i de näraliggande bostadsområdena. Intrång i värdefulla natur-, kultur- och rekreationsmiljöer kritiseras.

Länsstyrelsens övergripande synpunkter

Länsstyrelsen anser att fastställandet av arbetsplanen ska förenas med villkor för projektets genomförande. Arbetsplanens fastställande ska säkerställa genomförandet av ett antal skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Kontrollprogram ska upprättas i god tid före bygg- och driftskede.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att länsstyrelsen fastställer arbetsplanen med villkor samt stöder dessa.

Protester från sakägare, föreningar och enskilda personer på projektet i sin helhet

Många sakägare, föreningar och enskilda personer anser att Förbifart Stockholm inte bör byggas, bör byggas på annan plats eller ersättas med kollektivtrafiklösningar. De framför att Förbifart Stockholm negativt påverkar människors hälsa på grund av ökade buller och avgaser, inte är förenligt med klimatmålen samt anser att den strider mot Miljöbalken och de nationella och regionala miljömålen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Under plansamrådet har det inte framkommit synpunkter eller påpekanden som gör att kontoret ändrat sin ställning i att Förbifart Stockholm är en viktig del av Stockholmsregionens framtida infrastruktur.

Risk och säkerhet

Frågan om säkerheten i tunnarna har diskuterats under arbetets gång. Länsstyrelsen har bedömt inför fastställelsen av Trafikverkets arbetsplan att tunnarna får godtagbar säkerhetsnivå. Länsstyrelsen menar dock att underlaget i dagsläget inte är så heltäckande vad gäller tunnelsäkerhet att Länsstyrelsen med säkerhet ska kunna kategorisera tunnarna till att klara alla transporter med farligt gods.

Storstockholms brandförsvaret menar att bristen på underlag omöjliggör ett medvetet ställningstagande vad gäller riskhantering i detaljplanerna. SSBF påpekar att Trafikverkets beräkningar visar att Förbifart Stockholm kommer att drabbas av köer ca två timmar om dagen, vilket medför att en del av farligtgodstrafiken kommer att dirigeras om till omledningsvägnätet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Med stöd av Länsstyrelsens godtagande av tunnelsäkerheten konstaterar kontoret att detaljplanerna kan antas. En av Förbifart Stockholms viktigaste uppgifter är att leda

bort tyngre trafik, i synnerhet transporter av farligt gods, från den del av Essingeleden som passerar de inre delarna av Stockholm. Stadsbyggnadskontoret menar därför att Trafikverket ska göra sitt yttersta för att tillmötesgå de krav på riskhantering som krävs för att Länsstyrelsen ska godkänna alla farligtgodstransporter i Förbifart Stockholm.

Vattenfrågor

Även hantering av dag- och spolvatten från Förbifart Stockholm har föranlett diskussion. Stockholm Vatten konstaterar att vägkorridoren på ett flertal ställen passerar Stockholm Vattens råvattentäkt, Mälaren. Generellt för dagvatten gäller att det som avleds enbart från allmän platsmark ska renas så att det uppfyller Stockholm Vattens och tillsynsmyndighetens krav och fördröjas innan det eventuellt kan släppas till det kommunala dagvattenssystemet. För avledning av dagvatten är det recipientens aktuella status, mål och villkor som bör gälla. Det skall alltså inte göras någon skillnad på reningskraven om dagvattnet leds via kommunalt dagvattenssystem.

Stockholm Vatten påpekar att frågan om omhändertagande av spolvatten från tunn-larna inte är tillfredsställande behandlad och att renat tunnelavloppsvatten inte får avledas till Östra Mälarens vattenskyddsområde eller till avloppsnät anslutet till re-ningsverk eller till en känslig recipient, utan ska i första hand avledas till Saltsjön.

Trafikverkets uppfattning är att det är kommunen som ansvarar för investering, drift och underhåll av avledning eller rening av dagvatten. Kommunens skyldighet uppvägs av den rättighet som kommunen har att ta ut en årlig dagvattenavgift för de vattentjänster som kommunen tillhandahåller.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket i egenskap av väghållare är att betrakta som verksamhetsutövare i miljöbalkens mening. Trafikverket har därmed ett ansvar att rena väg-dagvattnet, innan det leds vidare till recipient. Utgångspunkten ska vara att utforma dagvattenhanteringen så att väg-dagvattnet inte medför att recipientens vattenkvalitet påtagligt försämras och så att inte reglerna för miljö-kvalitetsnormerna överträds. Bälls-taån är ett av länets mest förorenade vattendrag. Edsviken och delar av Mälaren har problem med höga halter miljögifter i sedimenten. Igelbäcken föreslås bli klassad som en vattenförekomst från och med 22 december 2015.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret delar länsstyrelsens åsikt att ansvaret för rening av dag-, spol- och släckvat-ten är Trafikverkets. Stadsbyggnadskontoret förutsätter att alla nödvändiga åtgärder vidtas för att skydda Bällstaån samt Mälaren som vattentäkt.

Kontoret kan konstatera att tunnelavloppsvattnets hantering bör slutgiltigt lösas i samband med detaljplaneläggning för reningsverket i Sätra.

Tunnelluft

Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket utreder alla möjligheter att förbättra tunnel-luften.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret instämmer i denna strävan men kan samtidigt konstatera att tunnelluft inte regleras i en detaljplan då det idag saknas riktvärden.

PLANSPECIFIKA SYNPUNKTER MED STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE

Trafikverket framförde flera synpunkter under samråd och utställning som har föranlett förändringar av planhandlingarna i alla detaljplanerna.



Kartillustration: Detaljplaner Förbifart Stockholm genom Stockholms södra del.

Anslutning till Skärholmsvägen, Dp 2009-17151

För handlingar i ärendet: <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2009-17151>

Plansamråd och utställning

Synpunkter på bullerskärmar som saknas men finns i arbetsplanens MKB framfördes liksom att flera närboende efterfrågade bättre bullerskydd.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Trafikverket har ett krav att uppföra bullerskärmar så att riktvärdet för buller innehålls. Var och hur dessa placeras är ännu inte färdigutrett. Inom vägområdet i detta planområde krävs inget planstöd för uppförandet och i den mån planstöd kommer att krävas i

ett senare skede har kontoret valt att vänta med en detaljplan för dessa till dess att det finns konkreta förslag.

Del av Sättra 2:1, Dnr 2011-03365

För handlingar i ärendet: <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2009-17149>

Flera har ingivit samma yttrande på denna plan som på övriga. Ingen har haft några synpunkter specifikt på Upphävandet av generalplanen.

Norr om trafikplats Kungens Kurva, Dp 2009-17149

För handlingar i ärendet: <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2009-17149>

Inga synpunkter har inkommit på denna detaljplan som inte har kunna tillgodoses.

Tunnel Sättra, Dp 2009-17150

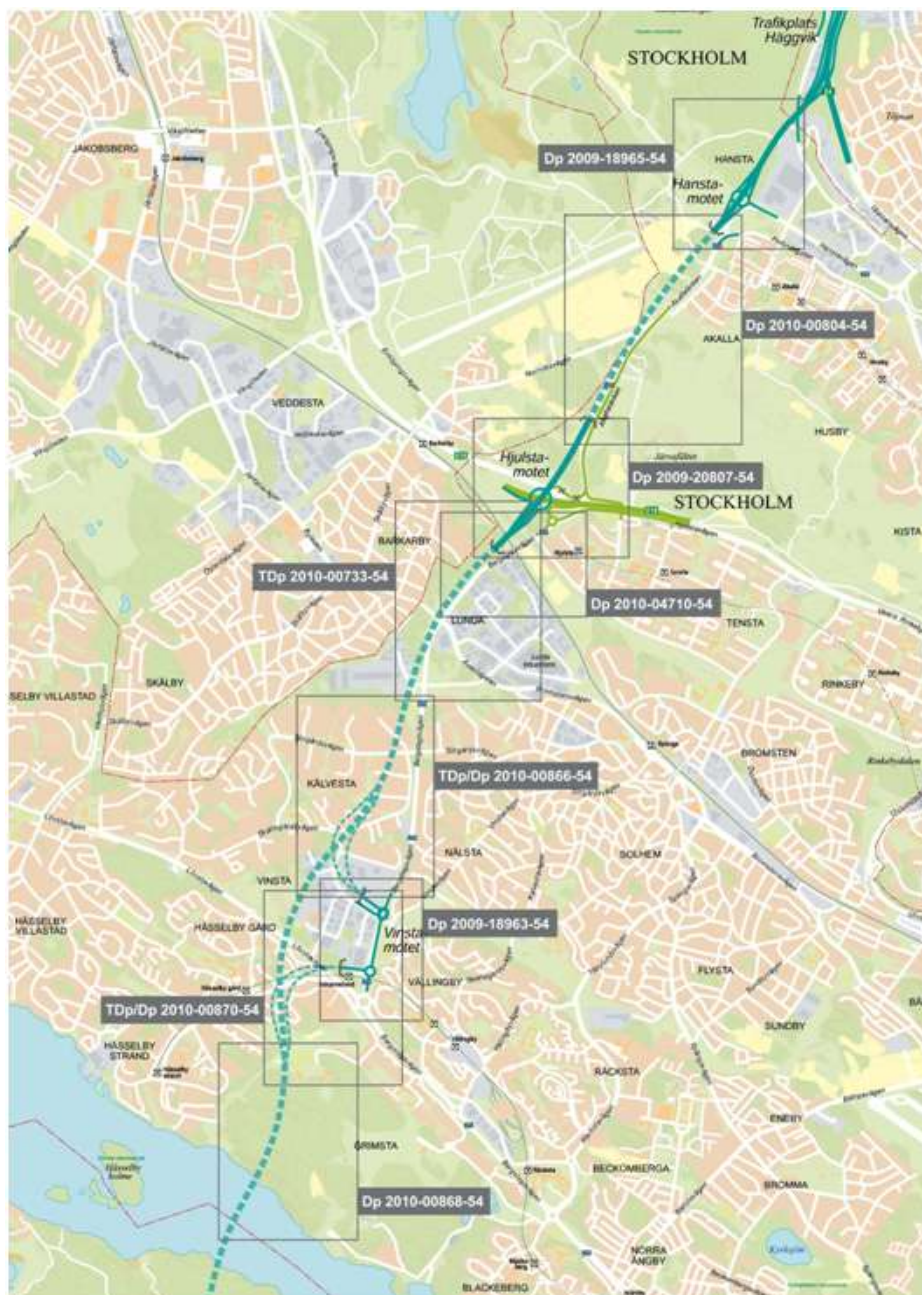
För handlingar i ärendet: <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2009-17150>

Plansamråd och utställning

Flera fastighetsägare protesterade mot att detaljplanen inskränker nyttjanderätten då man inte kommer att kunna installera bergvärme samt kände oro för skador på byggnader i samband med sprängningsarbeten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret konstaterar att skador med anledning av byggnation inte är en planfråga, utan regleras med annan lagstiftning.



Kartillustration: Detaljplaner Förbifart Stockholm genom Stockholms norra del.

Tunnel Grimsta, Dp 2010-00868

För handlingar i ärendet: <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende->

planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2010-00868

Plansamråd och utställning

Flera närboende befarar att installation av ett friskluftsintag kan påverka boendemiljö och rekreationsmöjligheter för fastighetsägarna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret bedömer inte att friskluftsintagen kan förorsaka några störningar då fläktarna för befinner sig djupt ner i marken.

Tunnel Vinsta, TDp/Dp 2010-00870

För handlingar i ärendet: <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2010-00870>

Plansamråd och utställning

Några remissinstanser uttryckte farhågor om buller från ovanmarksanläggningarna samt höjden på en av dem.

Frånluftstornet i kv. Skutkrossen gavs en ökad höjd och plankartan kompletterades med en planbestämmelse som preciserade Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller för ovanmarksanläggningarna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret bedömer att de efter gjorda förändringarna utgör en lämplig kompromiss mellan olika intressen.

Vinstamotet, Dp 2009-18963

För handlingar i ärendet: <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2009-18963>

Vid trafikplats Vinsta är Förbifart Stockholms huvudsträckning helt tunnelförlagd. I Vinsta ansluter ramper till huvudtunneln från två nya cirkulationsplatser på Bergslagsvägen. Ca 500 meter av Skattegårdsvägen byggs om. Bergslagsvägen breddas mellan cirkulationsplatserna och kommer även att inrymma kollektivtrafikkörfält. Gång- och cykelvägnätet kring cirkulationsplatserna byggs om och bullerskyddsåtgärder tillkommer utmed Bergslagsvägen.

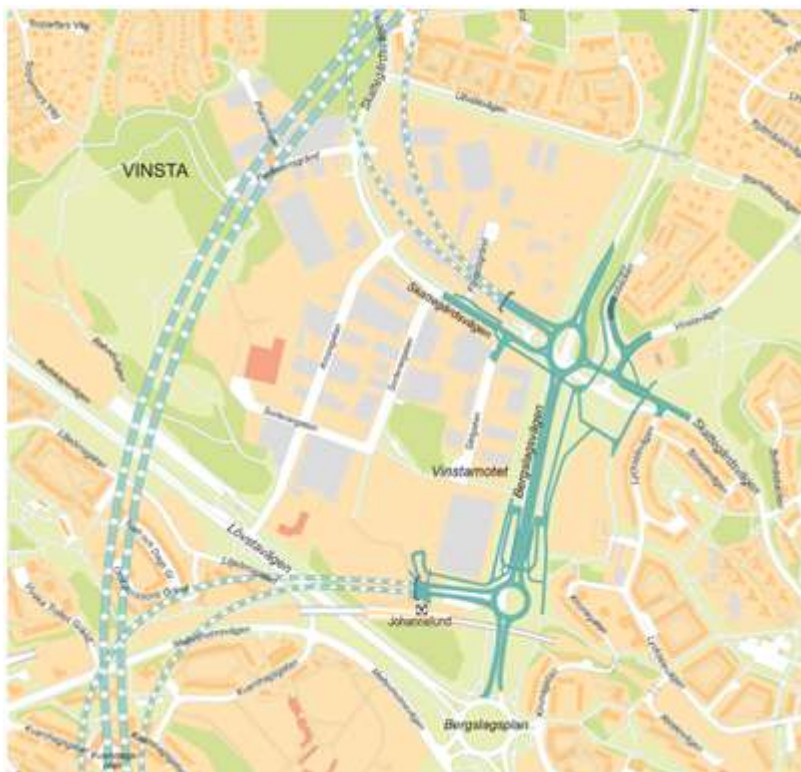


Illustration över Förbifart Stockholms utbyggnad vid Vinsta.



Illustration Vinsta södra efter utbyggnad



Illustration Vinsta norra efter utbyggnad

Miljöfrågor

Ett antal miljöfrågor berör detaljplanen men framförallt frågor om buller och luftkvalitet. I övrigt redovisar MKB:n frågor om geologi, ytvatten, grundvatten samt störningar under byggskedet.

Buller

Med planerade bullerskyddsåtgärder klaras riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad i markplan för samtliga radhus. Några enstaka personer berörs i dag av nivåer över 65 dB(A). I utbyggnadsalternativet med åtgärder riskerar ingen att utsättas för dessa höga bullernivåer.

Mätningar av fasaddämpning kommer att genomföras för att utreda behov av fönsteråtgärder. Denna åtgärd kommer Trafikverket att erbjuda berörda fastighetsägare. Vinsta bollplan får bullernivåer under 50 dB(A).

Luftkvalitet

Partikelhalten av PM10 ska enligt gällande miljökvalitetsnormer inte överskrida 50 µg/m³/dygn. Om ventilationssystemet används under högtrafik, 8 timmar om dagen vintertid, uppstår mindre områden med överskridandet av miljökvalitetsnormen vid båda mynningarna. Överskridandet sker främst inom vägområdet samt en mindre angränsande del, bland annat överskrids normen vid cirka 50 meter av den gång- och cykelbana som passerar precis intill den södra på- och avfartsrampen och går mot tunnelbanestationen. Överskridandet vid den norra tunnelmynningen är så pass begränsat att man kan klara miljökvalitetsnormen utanför vägområdet med enklare åtgärder.

Utan planerat ventilationssystem överskrids miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid, 60 µg/m³, precis utanför den södra tunnelmynningen. Överskridande kan undvikas med 8 timmars ventilation under vinterhalvåret.

Synpunkter inkomna under planprocessen

Yttrandena som inkommit har i princip varit samstämmiga under samråd och utställning. Privatpersoner, organisationer och föreningar kritiserar framför allt den försämring av boendemiljön som trafikplatsen och de angränsande tunnelarna kommer att ge. De närboende anser att bullerskyddande glas ska sättas in i deras hus innan bygget påbörjas. Man anser också att tyst vägbeläggning ska användas på trafikplatsen. Många yttranden framhäver även att den norra cirkulationsplatsen bör utgå och ersättas med annat alternativ samt att åtgärder för smittrafik till Förbifart Stockholms ramper bör vidtas. Trafikförvaltningen (f.d. SL) liksom Stockholm Parkering anser att nytt läge för infartsparkeringen vid Johannelunds tunnelbanestation bör erbjudas. KF fastigheter framför synpunkter på att planen innebär begränsningar på deras verksamhet. Ett flertal remissinstanser har framfört synpunkter i sak.

Ändringar efter plansamråd inför utställningen

På plankartan ändrades bestämmelserna för KF:s fastighet som numera bekräftas av planen. Utöver detta gjordes förändringar av gränser och planbestämmelser samt redaktionella ändringar av text och illustrationer. Planbeskrivningen kompletterades bl.a. med text om tunnelsäkerhet och miljö kvalitetsnorm för vatten. Nya bullerkartor tillkom. I övrigt gjordes redaktionella ändringar av text och bildmaterial. Genomförandebeskrivningen ändrades vad gäller text om ansvarsfördelning, övriga avtal och fastighetsrättsliga frågor. I övrigt gjordes redaktionella ändringar.

Revidering efter utställningen

På begäran av Trafikverket har plankartan kompletterats med planbestämmelser om nyttjandet av marken ovan betongtunneln vid den norra på- och avfarten. Revideringen föranledde även en komplettering av skrivning i planbeskrivningen samt skrivning om hur bestämmelserna ska regleras i genomförandebeskrivningen. Vidare reviderades genomförandebeskrivningen med ett förtydligande om det avtal som kommer att upprättas mellan Trafikverket och Trafikförvaltningen/SL. Genomförandebeskrivningen kompletterades även med ett förtydligande om Trafikverkets ansvarsområden.

Stadsbyggnadskontoret ställningstagande

Synpunkter på denna detaljplan som ej tillgodosetts

Stadsbyggnadskontoret tillgodoser inte de sakägare, privatpersoner eller föreningar som önskar annan utformning av trafikplatsen eller övriga vägar. Ej heller tillgodoser vi de som önskar att planbestämmelser ska införas om gränsvärden för buller, luftkvalitet eller att vägbeläggningen ska vara lågbullrande.

Boendemiljö, olägenheter m.m.

Buller

Hela grönområdet och samtliga bostäder öster om Bergslagsvägen mellan Bergslagsplan och norra cirkulationsplatsen får bullerskydd. Idag har cirka 60 boende 55 dB(A) eller högre bullernivåer vid sin bostad. Med föreslagna åtgärder minskar dessa till cirka 25. Mindre delar av övervåningarna på några närliggande bostäder beräknas ha över 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasaderna. Kompletterande fönsteråtgärder kan i dessa fall bli aktuella. Denna åtgärd kommer Trafikverket att erbjuda berörda. Fönsteråtgärder regleras inte i detaljplan.

Luftkvalitet

Trafikverket gör bedömningen att miljö kvalitetsnormen för utomhusluft klaras vid tunnelmynningarna genom föreslagna åtgärder. Länsstyrelsen har ålagt Trafikverket att studera vilka ytterligare åtgärder som kan vidtas för att förbättra luftkvaliteten i tunneln. Ytterligare åtgärder som kan bli aktuella är enligt Trafikverket bl.a. val av vägbeläggning, sänkt hastighet, dammbindning och partikelfilter. Stadsbyggnadskontoret delar Länsstyrelsens bedömning att flera av de tänkbara åtgärderna, för att förbättra tunnelluften även förbättrar luftkvaliteten utanför tunneln. Kontoret bedömer dock inte att frågor kring luftkvalitet föranleder någon förändring i detaljplanekartan.

Trafikfrågor

Gång- och cykeltrafik

Synpunkter har framförts på att planskilda gång- och cykelvägar bör införas vid Bergslagsplansrondellen. Detaljplanen för Vinstamotet omfattar inte cirkulationsplatsen och staden har för närvarande inga planer på en ombyggnation av den. Men om planskilda gång- och cykelvägar skulle vara aktuellt i framtiden möjlig-görs dessa redan enligt nu gällande detaljplan (pl. 4493).

Alternativ trafikplats

Lokaliseringen av trafikplats Vinsta och utformningen av både trafikplatsen och anslutande gatunät har skett i samarbete mellan Trafikverket och staden. En kompletterande trafikplats vid Lunda är tidigare utredd men har frångåtts eftersom marken intill Lunda är sådan att en tunnel måste vara av betong och byggas uppifrån vilket fördyrar och försvårar en sådan lösning.

Smittrafik/genomfartstrafik

Frågan om begränsad genomfartstrafik på Skattegårdsvägen, Kirunagatan och Vinstavägen eller ett eventuellt framtida genomfartsförbud bör inte regleras i detaljplanen utan avgörs lämpligen på annat sätt, t.ex. genom lokal trafikföreskrift eller gatubyggnadsåtgärd etc.

Kollektivtrafik

Infartsparkeringen vid Johannelunds tunnelbanestation kommer inte att kunna behållas

i sitt nuvarande läge. Parkeringen är idag anlagd på parkmark, dvs. i strid mot gällande plan. Kontoret anser att parkeringen är värdefull, men staden har ingen plan för ersättning. En eventuell framtida och permanent infartsparkering bör sökas utanför planområdet för Vinstamotet.

Vattenfrågor

Stadsbyggnadskontoret kan konstatera att det idag saknas erforderliga utredningar för hur dränvatten och tunnelavloppsvatten ska hanteras och vart det ska ledas. Kontoret utgår från att Trafikverket kommer att utföra kompletterande utredningar i samråd med Stockholm Vatten.

Tunnel Kälvesta, TDp/Dp 2010-00866

För handlingar i ärendet: <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaendepplanarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2010-00866>

Plansamråd och utställning

Flera företagare och närboende protesterade mot från- och tilluftstorn vid Plaisirvägen. Några remissinstanser uttryckte farhågor om buller från ovanmarksanläggningarna.

Plankartan kompletterades med en planbestämmelse som preciserade Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller för ovanmarksanläggningarna.

Flera fastighetsägare protesterade mot att detaljplanen inskränker nyttjanderätten då man inte kommer att kunna installera bergvärme samt kände oro för skador på byggnader i samband med sprängningsarbeten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Av flera alternativ för placering av till- och frånluftstorn som prövats har detta framstått som den bästa kompromissen mellan krav på miljöbelastning för omgivningen, kostnad för anläggning och åtkomst för skötsel under drift.

Kontoret konstaterar att skador med anledning av byggnation inte är en planfråga, utan regleras med annan lagstiftning.

Tunnel Lunda, TDp 2010-00733

För handlingar i ärendet: <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaendepplanarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2010-00733>

Plansamråd och utställning

Närboende framförde sin oro för den tunga trafiken från Lunda industriområde, och att det därför är viktigt att Trafikplats Lunda byggs.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret har accepterat att Lunda trafikplats stryks ur planeringen, då nyttan inte står i proportion till kostnaden. Bergslagsvägen har bedömts ha tillräcklig kapacitet för att hantera denna trafikmängd.

Tunnel Lunda-Hjulsta, Dp 2010-04710

För handlingar i ärendet: <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2010-04710>

Plansamråd och utställning

Järfälla kommun och närboende ställde krav på bullerskyddsåtgärder. Fastighetsägare och boende anser att ytterligare åtgärder för bland annat rening av den luft som kommer ut vid tunnelmynningen bör redovisas, hur miljö kvalitetsnormer uppfylls och på vilket sätt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Då Förbifart Stockholm ligger i tunnel inom denna detaljplan har bullerfrågan inte behandlats i denna detaljplan. Kontoret förutsätter även att Trafikverket kan visa hur miljö kvalitetsnormen för luft ska klaras vid tunnelmynningen.

Hjulstamotet, Dp 2009-20807

För handlingar i ärendet: <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2009-20807>

I trafikplats Hjulsta ansluter Förbifart Stockholm till väg E18 och till det lokala vägnätet genom Bergslagsvägen. I E18-projektet byggs trafikplatsen som en stor cirkulationsplats i markplan som placeras över E18. Till cirkulationen ansluts även Bergslagsvägen och Akallalänken. När sedan ramper från E4 Förbifart Stockholm ansluts till cirkulationen utgår anslutningen till Akallalänken vilken istället dras om och ansluts till Hjulstavägen vid Hjulstråket. Akallalänken flyttas och ges ett nytt läge längre österut på Järvafältet. Detaljplanen medger på tre ställen vägpassager där Förbifart Stockholm kan korsas av ett lokalt trafknät. Av plantekniska skäl ingår även en mindre del av trafikområde för väg E18 samt befintlig järnväg och tunnelbana. Ett bostadsområde i kv. Hörninge ingår för att byggrätt ska kunna ges till uppförande av bullerskärmar.



Kartöversikt: Hjulsta trafikplats.



Illustration: Perspektiv från väster med utbyggd Förbifart Stockholm.

Miljöfrågor

Ett antal miljöfrågor berör detaljplanen men framförallt frågor om buller, luft samt intrång på Järvafältet/Igelbäckens kulturresevat. I övrigt redovisar MKB:n frågor om geologi, ytvatten, grundvatten samt störningar under byggskedet.

Buller

Det kommer finnas tre bullerkällor som påverkar intilliggande bostäder och rekreationsytor. Förbifarten, E18 och Bergslagsvägen. Bullersituationen är komplex med trafik på olika höjd i förhållande till bostäder i Hjulsta och Vålberga som båda ligger på höjder. En kombination av bullerskydd på broarna och längs vägen samt bullerskydd i anslutning till bostäder och rekreationsområden föreslås. I bostadsområdena kan delvis bullernivåer under 55 dBA uppnås. Möjligheten att uppnå goda rekreationsförhållanden är liten i Hjulstaområdet eftersom trafikbullret från Förbifart Stockholm, E18 och Bergslagsvägen påverkar alla närliggande grönområden. Inomhusvärden klaras med fasad och fönsteråtgärder.

Luft

Partikelhalten av PM₁₀ ska enligt gällande miljökvalitetsnormer inte överskrida 50 milligram/m³/dygn. Med åtgärder sker överskridande i princip endast inom vägområdet.

Halterna för kvävedioxid ska enligt miljökvalitetsnormen inte överskrida 60 milligram/m³. Med planerat ventilationssystem överskrids halterna för kvävedioxid endast inom vägområdet.

Natur-, kultur- och rekreativvärden

Förbifart Stockholm försämrar de ekologiska, rekreativa och kulturhistoriska sambanden i området kring Hjulsta trafikplats. Akallalänken kommer att få minskad trafik. Tillsammans med att Förbifart Stockholm norr om trafikplatsen går ner i tunnälläge bedöms barriäreffekten i öst-västlig riktning på Järvafältet komma att minska. Utbyggnaden gör intrång i kulturresevatet Igelbäcken. Värdefulla kulturlämningar och en pedagogisk länk till områdets tidiga historia kommer att försvinna då området splittras upp.

Synpunkter inkomna under planprocessen

Hjulstamotet har tillhört de mer kontroversiella delarna av Förbifart Stockholm. Under samråd och de båda utställningarna har kritiken i princip varit samstämmig. Från privatpersoner, organisationer och föreningar kritiseras framför allt trafikplatsens storskalighet och att Förbifarten inte tunnelförläggs. Man påtalar risken med bullerstörningar och försämrad luftkvalitet för framförallt boende i Hjulsta. Intrånget i Järvafältet kritiseras och negativa konsekvenser för natur-, kultur- och rekreativvärden framhålls. Stadsmuseum, skönhetsrådet och miljöförvaltningen har påtalat negativa konsekvenser av förslaget. Ett flertal remissinstanser har framfört synpunkter i sak.

Länsstyrelsen

Akallalänkens sträckning – Fornminnen

Länsstyrelsen har ingen erinran mot Akallalänken i den nu föreslagna sträckningen. Berörda fornminnen kommer att undersökas närmare.

Förbifart Stockholm/Hjulsta trafikplats/Stockholmsporten

Länsstyrelsen redogör för Trafikverkets syn på Hjulsta trafikplats där de befarar kapacitetsproblem i framtiden. Om skisserna till Stockholmsporten realiseras kommer detta att alstra mycket trafik. En koppling enligt illustrationen på plankartan kan enligt Trafikverket endast accepteras under en övergångsperiod. Eftersom anslutningen endast är en illustration inom ett trafikområde anser Länsstyrelsen att denna kan kvarligga. Trafikverket önskar ett samarbete mellan Järfälla, Stockholm och Trafikverket för att hitta en långsiktig lösning. Länsstyrelsen delar Trafikverkets synpunkter beträffande behovet av att hitta en långsiktig lösning för Stockholmsporten och anslutningen till Järfälla och Barkarbystaden.

Länsstyrelsen tar inte ställning till Stockholmsporten i detta skede. Detta görs i en eventuell framtida detaljplan.

Stockholms stadsmuseum avstyrker det nu föreslagna läget för Akallalänken då det ligger mitt i ett av reservatets känsligaste områden med ”stor historisk laddning” med flera fornlämningar. I en under hösten 2012 gjord arkeologisk utredning fann man betydande fornlämningar av unikt slag vilket medförde en justering av läget. (SBK anm.: orsaken till utställning nr 2.)

Ändringar efter plansamråd inför den första utställningen

På plankartan minskades området för Akallalänkens läge och den placerades längre västerut i förhållande till samrådsförslaget. Befintlig del av tunnelbana under Förbifart Stockholm reglerades. Utöver detta gjordes förändringar av gränser och planbestämmelser samt redaktionella ändringar av text och illustrationer. Planbeskrivningen kompletterades bl.a. med text om befintlig tunnelbana, bullerskyddsåtgärder och miljökvalitetsnorm för vatten. Nya bullerkartor tillkom. I övrigt gjordes redaktionella ändringar av text och bildmaterial. Genomförandebeskrivningen ändrades vad gäller text om ansvarsfördelning, övriga avtal och fastighetsrättsliga frågor. I övrigt gjordes redaktionella ändringar

Ändringar inför den andra utställningen

På plankartan flyttades området för Akallalänken längre österut för inte komma i konflikt med ett betydande fornminne. Utöver detta gjordes förändringar av gränser och planbestämmelser samt redaktionella ändringar av text och illustrationer. I plan- och genomförandebeskrivningarna har i huvudsak redaktionella ändringar gjorts. En bullerkarta i planbeskrivningen har uppdaterats med Akallalänkens flyttade läge.

Revidering efter den andra utställningen

På begäran av Svenska Kraftnät har en för dem befintlig och känslig elkabel illustrerats på plankartan.

Stadsbyggnadskontoret ställningstagande

Synpunkter på denna detaljplan som ej tillgodosetts

Stadsbyggnadskontoret tillgodoser inte de sakägare, privatpersoner eller föreningar som önskar annan utformning av trafikplatsen eller övriga vägar. Ej heller tillgodoser vi de som önskar att planbestämmelser ska införas om gränsvärden för buller, luftkvalitet eller att vägbeläggningen ska vara lågbullrande.

Förbifart Stockholm är ett av de stora infrastrukturprojekt som kommer att prägla huvudstadens tillväxt och utveckling. Genom projekten nya E18 och Förbifart Stockholm skapas i Hjulstakorset regionens största trafikplats där två europavägar kommer att korsa varandra. Förbifarten kommer genom sin storlek och omfattning att på ett påtagligt sätt förändra landskapet. Den förändringen har staden accepterat i och med att ytläget förbi Hjulsta godtagits. I planarbetet har därför ingått att verka för att i så stor utsträckning som möjligt mildra och i viss mån kompensera den påverkan som trafikleden innebär.

Tunnelförläggning

Kontoret kan konstatera att i dagsläget är en tunnelförläggning inte aktuell. Ett antal beslut har tagits som stödjer detta. Regeringen har i sin tillåtlighetsprövning godkänt projektet med nuvarande läge och utformning. I beslutet från 2009-09-03 ställdes visserligen villkoret att vägen ska planeras och utformas så att negativa konsekvenser för naturmiljön, kulturmiljön och landskapets övriga funktioner och värden så långt möjligt ska begränsas. Någon särskild förändring för trafikplats Hjulsta angavs dock inte. Länsstyrelsen tog 2012-06-18 ställning till fastställelse av arbetsplanen, även här med villkor men inget som specifikt berör en större förändring av trafikplatsen. Stockholms kommunstyrelse har vid två tillfällen sedan 2009 fattat beslut i ärendet, 2009-12-09 samt 2011-08-24. I dessa beslut framkommer inga yrkanden på en tunnelförläggning.

Trafikverket har utrett möjligheten att tunnelförlägga Förbifarten under trafikplatsen. Enligt Trafikverket medför detta en försämrad luftkvalitet inne i tunneln. Därutöver finns osäkerheter över trafikanters upplevelser och beteende i så långa tunnlar och hur det påverkar risken för olyckor i tunneln.

Stockholmsporten

I ett flertal skrivelser kritiserar projektet Stockholmsporten där bl a nya lokala vägar mellan Stockholm och Järfälla ingår. Information om den internationella tävling som föranledde förslaget Stockholmsporten har getts i planhandlingarna då den är tänkt att ligga till grund för en omvandling av området runt trafikplatsen. Projektet i sig behandlas dock inte i denna detaljplan utan detaljplanen möjliggör endast ett par passager där lokala vägar kan korsa Förbifarten.

Projektet Stockholmsporten har presenterats för stadsbyggnadsnämnden som den 7

mars 2013 gav kontoret i uppdrag att starta programarbete. Stockholmsporten hanteras därmed i ett särskilt ärende.

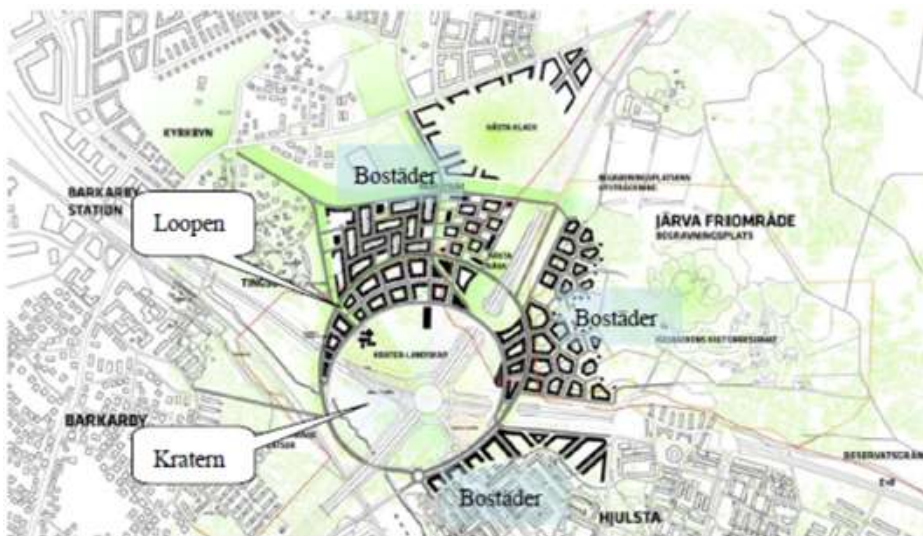


Illustration: Den 7 mars 2013 presenterades i stadsbyggnadsnämnden en utvecklad idé för Stockholmsporten med bebyggelse kring trafikplatsen.

Lokala trafikkopplingar

I gällande översiktsplan, Promenadstaden, redovisas en övergripande strategi för att bättre koppla samman stadens olika delar. Staden har även under ett flertal år arbetat med utveckling och upprustning av Järvaområdet inom det s.k. Järvalyftet. Ett lokalt vägnät som binder samman norra och södra Järva liksom möjligheter till koppling till Järfälla är därför av största vikt.

Läget för Akallalänken har i de tre skedena samråd, utställning och utställning 2 ändrats. I samrådsplanen redovisades ett läge som byggde på Trafikverkets preliminära bedömning av utrymmeskrav för utbyggnaden av Förbifarten. Det läget kritiserades då intrånget på Järvafältet ansågs alltför stort vilket föranledde Trafikverket att omstudera ytor för byggetableringar mm. Härigenom kunde Akalla-länken ges ett läge närmare Förbifarten. Det läget presenterades under den första utställningen hösten 2012. Under tiden utförde länsstyrelsen en arkeologisk utredning som visade att det fornminne som i de tidigare alternativen skulle korsas av Akallalänken har högre dignitet än vad som tidigare varit känt. Fornminnet visade sig vara en förmodad vikingatida kultplats. Länsstyrelsen accepterade därmed inte det föreslagna läget. Detta innebar att Akalla-länken på nytt fick omstuderas till ett läge där den rundar fornminnet på dess östra sida. Placeringen är trots detta inte helt okontroversiell då flera fornminnen finns i vägens omedelbara närhet samt att vägen gör ett större intrång på fältet.

Staden anser att Akallalänken bör finnas kvar som huvudgata mellan norra och

södra Järva vid sidan av Förbifarten. Den trafikeras av buss och kommer även försörja den planerade begravningsplatsen. Den nu föreslagna placeringen av vägen innebär dock ett läge längre in i kulturreseptatet med dess stora natur-, kultur och rekreationsvärden. I en avvägning mellan att behålla den lokala trafikkopplingen eller att helt ta bort den finner kontoret att Akallälakens nya läge bör accepteras trots dess påverkan på fältet. Stöd för vägens nya läge finner vi i det yttrande som Länsstyrelsen lämnat.



Utdrag ur plankartan

En koppling mellan Barkarbystaden i Järfälla och Hjulsta trafikplats har under en lång följd av år diskuterats mellan Järfälla, Stockholm och Trafikverket. I ramavtalet till väg E18 från 2001 som slöts mellan Vägverket och berörda kommuner finns kopplingen angiven. I ett avtal 2005 mellan Stockholm och Järfälla ges Järfälla rätt att bygga vägen på delen genom Stockholm. Trafikverket påtalar framtida kapacitetsproblem och anser att anslutningen endast kan vara en tillfällig åtgärd. Kontoret delar här Trafikverkets och länsstyrelsens uppfattning att en helhetslösning för ett lokalt trafiknät måste arbetas fram. Det arbetet bedrivs inom ramen för en pågående utredning om lokala vägkopplingar i Hjulsta och det påbörjade programarbetet för Stockholmsporten.

Miljöfrågor

Buller

En tillfredsställande lösning för de boende i Hjulsta som både tar hänsyn till behovet av en acceptabel utformning och placering av bullerskärmarna och behovet av goda bullervärden vid bostäderna är svårt att åstadkomma. Här spelar främst trafiken på höga broar i förhållande till topografin i Hjulsta med bostädernas höga placering roll.

Kontoret har tillsammans med miljöförvaltningen diskuterat frågan med Trafikverket. Frågan har även tagits upp i samtal med länsstyrelsen. För kontoret och miljöförvaltningen har det varit viktigt att så långt som det är rimligt, uppnå en ljudnivå om maximalt 55dBA ekvivalent ljudnivå på gårdarna. Gårdarna i kv. Hörninge är lummiga och gröna och har sittgrupper samt lektytor för barnen. En kombination av bullerskydd på broarna samt med föreslagna bullerskydd vid bostäderna beräknas ljudnivån ligga på mellan 55 – 60 dBA. 55 dBA kan uppnås på delar av gårdarna vilket innebär att uteyta/lektytor kan ordnas i de tystare lägena. I kv. Kippinge kan nivåer mellan 50-55 dBA uppnås vid uteyta/lekplats och framför entréer. Kontoret delar länsstyrelsens åsikt att Trafikverket ska säkerställa att projektet i vidare hantering, utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, vidta bullerskyddsåtgärder för att klara de av riksdagen antagna riktvärdena.

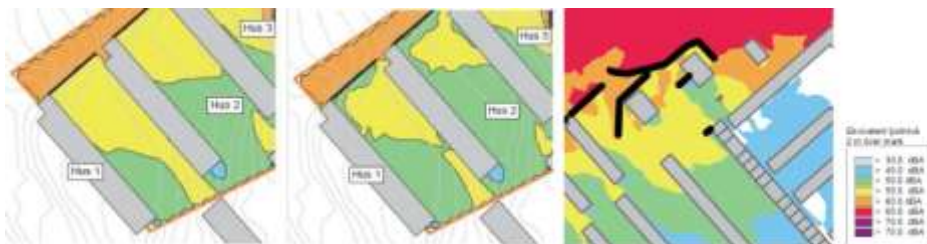


Illustration: Till vänster 3 m höga skärmar, i mitten 5 m höga skärmar i kv. Hörninge. Till höger 3 m höga skärmar i kv. Kippinge.

Godtagbara inomhusvärden klaras med fasad och fönsteråtgärder. Föreslagna skärmar har liten effekt på radhusen i Vålberga då området ligger högt. Bostäderna kommer få några decibel högre än idag men de flesta kommer att ha nivåer under 55 dBA. Kompletterande fasadåtgärder anser trafikverket vara det mest effektiva.

De bullernivåer som antagits av riksdagen anger riktvärden och inte gränsvärden. En planbestämmelse med funktionskrav för att uppnå riktvärdena har därför inte införts på plankartan.

Lufthälsan

Gränsvärdena för partiklar överskrids på hela sträckan men inom vägområdet. I dessa områden bedömer kontoret att människor inte stadigvarande kommer att vistas. Gränsvärdena för kvävedioxid och partiklar överskrids inte på den övervägande största delen av Järvafältet. Då gränsvärdena endast överskrids inom vägområdet har en planbestämmelse som anger gränsvärde för luftkvalitet inte införts på plankartan. Partikelhalterna vid Hästa bro kan komma att överskridas. Här kommer enligt Trafikverket bullerskydd i form av vallar och skärmar att minska spridningen.

Järvafältet, Igelbäckens kulturresevat

I ett flertal skrivelser kritiserar trafikledens inverkan på kulturresevatet och farhågor

om förstörda natur-, kultur och rekreationsvärden på Järvafältet framförs. Även brister i MKB:n påtalas bl.a. att Akallalänkens nu föreslagna läge inte utretts ordentligt.

Förbifart Stockholm försämrar de ekologiska, rekreativa och kulturhistoriska sambanden i området kring Hjulsta trafikplats. En positiv effekt av vägen för de ekologiska och rekreativa sambanden är dock att Akallalänken får mindre trafik och därmed minskad barriärverkan. Tillsammans med att Förbifart Stockholm norr om trafikplatsen går ner i tunnelläge bedöms barriäreffekten i öst-västlig riktning på Järvafältet komma att minska. Utbyggnaden gör intrång i kulturreseptatet Igelbäcken. Värdefulla kulturlämningar och en pedagogisk länk till områdets tidiga historia kommer att försvinna då området splittras upp. I en avvägning mellan vad som är tekniskt och ekonomiskt rimligt i fråga om anpassningen av Förbifart Stockholm och den flyttade Akallalänken till de höga värdena anser kontoret att lösningen är acceptabel.

Det kan påpekast att länsstyrelsen godkänt arbetsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Den nivå på de utredningar som redovisas där är godtagbara för att anta detaljplanerna då de gjorda utredningarna visar på att förutsättningar finns för att frågorna kan hanteras på en tillfredställande nivå så att Förbifart Stockholm kan byggas. Då dessa frågor regleras i annan lagstiftning är deras lösning inte avhängig av detaljplanen.

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas i första hand de naturvärden som är direkt berörda av utbyggnaden av Förbifart Stockholm. Akallalänkens nya läge kommer att behöva ett tillstånd från reservatsföreskrifterna. Till den prövningen tas en mer detaljerad MKB fram.

Tunnel Hästa, Dp 2010-00804

För handlingar i ärendet: <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaendeplanarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2010-00804>



Översiktsbild

Plansamråd

Stadsmuseet ansåg att möjligheten att förlägga Akallalänken till annat läge, helst ovanpå tunneln måste prövas.

Järfälla kommun poängterade att det måste säkras att tillräckligt utrymme finns för en framtida spårväg i Norrviksvägens förlängning och SL med flera ville gardera möjligheten att i en framtid korsa Förbifarten med en förlängning av tunnelbanan till Barby station.

Stockholm Vatten påpekade att avledning av renat tvätt- och spolvatten från tunneln till Järva dagvattentunnel kan innebära krav på ny vattendom.

Utställning 1

En ny placering av Akallalänken föreslogs för att kunna minimera intrånget i natur- och kulturvärdena. Under utställningen meddelade länsstyrelsen att de inte godtog det föreslagna nya läget för Akallalänken då den visade sig, vid en nyligen utförd utredning, korsa ett fornminne av en sådan dignitet att det inte bör röras.

Akallalänken föreslås flyttad till ett läge som inte kommer i konflikt med fornminnena. Dess påverkan på kulturmiljön kvarstår dock, men är inte väsentligt större än dagens Akallaväg. Andra alternativ har prövats men detta har funnits som det mest

lämpliga, inte minst med avseende på befintliga och planerade målpunkter längs vägen den är avsedd att försörja.

Utställning 2

Den föreslagna nya dragningen av Akallalänken flyttas öster om den mindre kulle som innehåller ett värdefullt fornminne. Stadsmuseet motsatte sig även denna föreslagna placering av Akallalänken.

Plankartan kompletterades med en bestämmelse för tunnelbanan efter att SL preciserat sina önskemål geografiskt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Den nu föreslagna placeringen av Akallalänken innebär ett läge längre in i kulturresevatet. I en avvägning mellan att behålla den lokala trafikkopplingen eller att helt ta bort den finner kontoret att Akallalänkens nya läge bör accepteras trots dess påverkan på fältet. Med de gjorda ändringarna anser kontoret att lämplig och funktionell avvägning har gjorts.

Kontoret kan konstatera att den slutliga lösningen för tunnelavloppsvattnet för denna tunnel ännu ej nåtts, men kontoret utgår från att Trafikverket i samråd med Stockholm Vatten kommer att lösa frågan.

Hanstamotet, Dp 2009-18965

För handlingar i ärendet: <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2009-18965>

Vid Akalla lämnar Förbifart Stockholm tunneln och går över i ett försänkt ytläge. Hanstamotet utgörs av en överliggande tvåfältig oval cirkulationsplats som ansluts till Förbifart Stockholm med raka ramper från norr och söder. Den nuvarande sträckningen av Hanstavägen rätas ut och ansluts till Förbifart Stockholm. Akallalänken blir en lokalgata och ansluts till Finlandsgatan. Norr om cirkulationsplatsen följer leden kraftledningsstråket fram till Häggvik i Sollentuna.



Illustration över Förbifart Stockholms utbyggnad vid Hansta.



Illustration över Hanstamotet

Miljöfrågor

Ett antal miljöfrågor berör detaljplanen men framförallt frågor om buller, luft samt intrång i Hansta naturreservat. I övrigt redovisar MKB:n frågor om geologi, ytvatten, grundvatten samt störningar under byggskedet.

Buller

För de bostäder där bullernivån ligger över 55 dB(A) vid fasad kommer, vid behov, fönsteråtgärder som medför högst 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus att genomföras. Denna åtgärd kommer Trafikverket att erbjuda berörda fastighetsägare.

Vid den norra delen av Hansta naturreservat går vägen i nedsänkt läge. Bergsskärningen kommer att fungera bullerdämpande. Det blir dock en försämring av ljudmiljön i den sydöstra delen av Hanstareservatet jämfört med nuläget.

Luft

Partikelhalten av PM10 ska enligt gällande miljökvalitetsnormer inte överskrida $50 \mu\text{g}/\text{m}^3/\text{dygn}$. Med åtgärder sker överskridande inom vägområdet. Dock kommer överskridandet att sträcka sig lite utanför vägområdet vid tunnelmynningen.

Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid ($60 \mu\text{g}/\text{m}^3$) överskrids inte. Halterna ligger i intervallet $12\text{--}24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ förutom inom vägområdet.

Natur, kultur- och rekreationsvärden

De ekologiska och rekreativa sambanden försämras kring trafikplatsen. Hanstamotet kommer att utgöra en barriär mellan boende i Akalla och Hansta naturreservat. Förbifart Stockholm och detaljplanen för Hanstamotet föranleder en ändring av reservatsgränsen. Vägen går här i ett nedsänkt tråg vilket minskar den visuella barriären något. För att dämpa barriäreffekten kommer gröna trågväggar och trädgrupper i och utmed tråget att användas.

Synpunkter inkomna under planprocessen

Yttrandena som inkommit har i princip varit samstämmiga under samråd och de båda utställningarna. Privatpersoner, organisationer och föreningar kritiserar framför allt att trafikplatsen läggs i ytläge och inte i tunnel och att närmiljön för boende kommer att försämras kraftigt och att trafikplatsen kommer att utgöra en stor barriär mellan bostadsområdet och naturreservatet. Synpunkter framförs även på att Hansta naturreservat kommer att påverkas negativt och att intrånget i reservatet bör grönkompenseras. Synpunkter framförs även på att gång- och cykelvägarna till naturreservatet bör vara tillgänglighetsanpassade. Ett flertal remissinstanser har framför synpunkter i sak.

Ändringar efter plansamråd inför den första utställningen

På plankartan flyttades den planerade cykelbron i norr mot Hansta naturreservat något efter diskussion med Trafikverket. Utöver detta gjordes förändringar av gränser och planbestämmelser samt redaktionella ändringar av text och illustrationer. Planbeskrivningen kompletterades bl.a. med text om tunnelsäkerhet och bullerskyddsåtgärder och

miljökvalitetsnorm för vatten. Nya bullerkartor tillkom. I övrigt gjordes redaktionella ändringar av text och bildmaterial. Genomförandebeskrivningen ändrades vad gäller text om ansvarsfördelning, övriga avtal och fastighetsrättsliga frågor. I övrigt gjordes redaktionella ändringar.

Ändringar inför den andra utställningen

På plankartan togs den illustrerade bullerskärmen mot Hansta naturreservat i norr bort då den utgått från Trafikverkets arbetsplan. Vägen går här i nedsänkt läge varför bergsskärningen kommer att fungera bullerdämpande. Bullerskärmen är därför överflödig. I planbeskrivningen redigerades texten om buller mot Hansta naturreservat. I genomförandebeskrivningen förtydligades Trafikverkets ansvarsområden.

Stadsbyggnadskontoret ställningstagande

Synpunkter på denna detaljplan som ej tillgodosetts

Stadsbyggnadskontoret tillgodoser inte de sakägare, privatpersoner eller föreningar som önskar annan utformning av trafikplatsen eller övriga vägar. Ej heller tillgodoser vi de som önskar att planbestämmelser ska införas om gränsvärden för buller, luftkvalitet eller att vägbeläggningen ska vara lågbullrande.

Tunnelförläggning

Kontoret kan konstatera att tunnelförläggning inte är aktuell i dagsläget. Ett flertal beslut har tagits som stödjer detta. Regeringen har i sin tillåtlighetsprövning godkänt projektet med nuvarande läge och utformning. I beslutet 2009-09-03 ställdes visserligen villkor om att begränsa Förbifart Stockholms negativa konsekvenser ur en rad aspekter. Någon särskild förändring för Hanstamotet angavs dock inte. Länsstyrelsen tog 2012-06-18 ställning till fastställelse av arbetsplanen, även här med villkor men inget som specifikt berör en större förändring av trafikplatsen. Stockholms kommunstyrelse har vid två tillfällen sedan 2009 fattat beslut i ärendet, 2009-12-09 samt 2011-08-24 (stadens remissvar på arbetsplanen, samråd och utställning). I dessa framkommer inga yrkanden på tunnelförläggning.

Möjligheten till tunnelförläggning, alternativt överdäckning av delar av vägen, har studerats av Trafikverket och frågan har lyfts av staden. Dessa alternativ är bättre ur miljö- och landskapssynpunkt och jämförbara med det nu liggande alternativet ur tekniskt och hydrologisk synpunkt. Dock var alternativen så pass mycket dyrare (1,5 miljarder kronor enligt Trafikverket) att de ansågs som orimliga ur ekonomiskt synpunkt.

Staden har sedan slutet på 60-talet sett ett behov av en större vägkorsning där Hanstamotet nu planeras och områdena Akalla och Kista planerades ursprungligen utifrån denna förutsättning. Det ligger i stadens eget intresse att en anslutning tillkommer i detta läge.

Boendemiljö

Buller

Den illustrerade bullerskärmen i planområdets norra del mot Hansta naturreservat har tagits bort ur Trafikverkets arbetsplan. Den utgår därför även från detaljplanen. Då vägen passerar i ett nedsänkt läge uppnås samma bullerdämpande effekt som med den tidigare planerade bullerskärmen, varför skärmen inte ger någon effekt.

För att uppnå en bullerdämpande effekt invid tunnelmynningen verkar Stadsbyggnadskontoret för att naturmarken närmast tunnelmynningen ska kunna disponeras för andra ändamål. Dock ligger svårigheten i det stora antal ledningar som finns inom området. Om bebyggelse skulle bli aktuellt i framtiden kommer det att hanteras i en egen detaljplan.

Luftkvalitet

Från Hanstamotet till Häggvik, där Förbifart Stockholm går i ytläge, försämras luftkvaliteten jämfört med nuläget och nollalternativet, men spridningen av partiklar och andra luftföroreningar begränsas då Förbifart Stockholm ligger nedsänkt i tråg. Luftkvaliteten i bostadsområdet blir ändå något sämre än i nollalternativet. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids inte.

Precis vid tunnelmynningen sträcker sig överskridandet av partiklar (PM10) lite utanför vägområdet. I detta område bedömer kontoret att människor inte stadigvarande kommer att vistas. Överskridandet når inte gång- och cykelvägen söder om tunnelmynningen. Det bedöms som bättre att tillåta detta överskridande än att sprida luftföroreningarna via torn. Exponeringen för luftföroreningarna vid vistelse i grönområden kommer att bli något lägre inom de delar av Igelbäckens dalgång som ligger närmast Akallalänken, men något högre i de områden av Hansta naturreservat som ligger närmast Förbifart Stockholm.

Länsstyrelsen har ålagt Trafikverket att studera vilka ytterligare åtgärder som kan vidtas för att förbättra luftkvaliteten i tunneln och därmed även vid tunnelmynningen. Länsstyrelsen bedömer att flera av de tänkbara åtgärderna sannolikt medför förbättrad luftkvalitet. Ytterligare åtgärder som kan bli aktuella är enligt Trafikverket bl.a. val av vägbeläggning, sänkt hastighet, dammbindning och partikelfilter. Stadsbyggnadskontoret delar Länsstyrelsen bedömning att flera av de tänkbara åtgärderna, för att förbättra tunnelluften, även förbättrar luftkvaliteten utanför tunneln.

Trafikfrågor

Gång- och cykelvägar, tillgänglighet

Befintligt gång- och cykelnät kommer att påverkas av utbyggnaden av Förbifart Stockholm. Den befintliga planskilda gång- och cykelvägen som förbinder Akalla bostadsområde med Hanstareservatet behålls och läggs ovanpå tunneltaket. Gång- och cykeltunneln under Akallalänken lämnas utan åtgärd och gång- och cykelvägen fortsätter därefter på E4 Förbifart Stockholms tunneltak. Norr om Hanstamotet byggs en ny gång- och cykelbro över Förbifart Stockholm som här går i nedsänkt läge. Gång- och cykelbron kommer delvis uppväga den barriär som vägen kommer att utgöra.

De nya gång- och cykelvägarna ansluts till befintliga gång- och cykelvägar och då har standarden på denna varit utgångspunkt för dimensioneringen, vilket innebär mindre god standard. Cyklisterna tillgodoses men inte trafikanter i rullstol. Kontoret vill särskilt betona att detaljplanen inte omöjliggör att gång- och cykelväg anordnas med god standard i genomförandeskedet.

Hansta naturreservat och grönkompensation

I ett flertal skrivelser kritiserar trafikledens inverkan på naturreservatet och farhågor om förstörda natur-, kultur och rekreationsvärden framförs. Även brister i MKB:n påtalas, bl.a. att vattenfrågorna inte utretts tillräckligt.

Hansta naturreservat innehåller ett av kommunens mest värdefulla skogsområden och kulturmiljöer.

I kontorets arbete ingår att verka för att i så stor utsträckning som möjligt mildra den påverkan som trafikleden innebär samt visa på möjliga kompensationsåtgärder. Trafikverket har i gestaltungsprogrammet till arbetsplanen presenterat ett förslag med inriktning att vägen ska göra så litet intrång i befintligt landskap som möjligt. Terränganpassning och planteringar föreslås för att minimera Förbifart Stockholms påverkan på kulturlandskapet. Ingreppen i reservatet sker i områdets utkant och intill befintlig bebyggelse. Utbyggnadsförslagets negativa konsekvenser för stads- och landskapskarakteren bedöms som små eftersom landskapet redan idag domineras av kraftledning- ar, verksamheter och vägområden.

Staden för diskussion om vilka kompensationsåtgärder som blir aktuella för intrånget i naturreservatet. Kompensationsåtgärder som är under diskussion är återställning av området där motocrossbanan idag ligger, röjning i ädellövskog och på forn- lämningar. Kompensationsåtgärderna beslutas dock inte i planen utan i samband med reservatsbeslutet, dvs. när kommunfullmäktige fattar beslut om ny gräns. Detta avses ske vid samma tillfälle som när detaljplanerna behandlas av kommunfullmäktige.

Kontoret instämmer med Trafikverket avseende att upphävande av reservatet är lämpligt i de områden som i framtiden kommer att omfattas av "Genomfart" i detalj- planen.

Vattenfrågor

Stadsbyggnadskontoret kan konstatera att det idag saknas erforderliga utredningar för hur dränvatten, tunnelavloppsvatten och dagvatten ska hanteras och vart det ska ledas. Kontoret utgår från att Trafikverket kommer att utföra kompletterande utredningar i samråd med Stockholm Vatten.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Grunden för finansieringen är det s.k. medfinansieringsavtalet från år 2009. Där slås det fast att Förbifarten ska finansieras med statliga anslag (5 mdkr) och i övrigt med trängselskattemedel. Några andra finansieringskällor nämns inte. Stockholms stad ska alltså i princip inte ha några utgifter för projektet. Detta slås också fast i stadens svar på utställelsen av arbetsplanen från augusti 2011.

Ett genomförandeavtal mellan staden och Trafikverket är under utarbetande och avses föras fram till kommunfullmäktige samtidigt som detaljplanerna. Syftet med genomförandeavtalet är att reglera förhållandet mellan Trafikverket och staden vid projektering, upphandling och genomförande av projektet. I avtalet regleras också vissa frågor där fördelningen av kostnadsansvar mellan Trafikverket och staden som inte för alla parter är självklara, t.ex. kostnader för detaljplaner, kartunderlag, fastighetsbildning, ianspråktagande av fastigheter i stadens ägo och dagvattenhantering. En viktig fråga är också att bestämma projektets geografiska omfattning.

MILJÖKONSEKVENSER

Förbifart Stockholms miljökonsekvenser är utförligt utredda i den MKB som hör till arbetsplanen och som utvecklats till respektive detaljplan. I ett projekt av denna omfattning och med detta innehåll har även de flesta synpunkter som framförts handlat om Förbifartens miljökonsekvenser. Att miljökonsekvenserna är så omfattande att projektet ska läggas ner eller om de uppvägs av den samhällsnytta som en ny vägkoppling i regionen genererar är själva huvudfrågan för om man tar ställning för eller emot projektet.

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Elina Åberg m.fl. (MP) enligt följande.

Förbifart Stockholm går emot de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen och medför att det blir svårare att nå de nationella och regionala miljökvalitetsmålen. Projektet leder inte till en effektivare och energisnålare transportinfrastruktur. I Stockholmsförhandlingen finns ett åtagande om att vägtrafikens koldioxidutsläpp ska minska med 30 procent fram till 2030, detta åtagande är även infört i den av landstinget beslutade RUFSS 2010. Detta åtagande är ett villkor för att Stockholmsförhandlingens åtgärder ur ett klimatperspektiv ska vara möjliga att genomföra. Om Förbifart Stockholm byggs leder det till en spridd stadsstruktur, ökad trängsel genom inducerad trafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken, ökat buller och hälsovådligt höga halter av partiklar i tunnlar och tunnelmynningar m.m. Därför ska planeringen av Förbifart Stockholm avbrytas.

Projektet påverkar naturreservat, områden upptagna som Natura-2000 och artskyddsförordningen. Viktiga vattenområden vars vattenkvalité ska säkerställas genom vattendirektivet riskerar att påverkas negativt, bland annat Mälaren som utgör dricksvattentäckt för cirka 2 miljoner människor i Mälardalen.

Flertalet viktiga frågor har ännu inte nått en lösning som sakägare och boende som berörs av projektet finner godtagbara. Länsstyrelsen, Stockholms vatten AB, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Skönhetsrådet, Stockholms Stadsmuseum och Trafikverket uppger att flera viktiga frågor enligt nedan kvarstår.

Områdena vid Hjulstamotet och Hanstamotet kommer att påverkas starkt av motorvägens kraftfulla ingrepp i natur och närliggande boendemiljöer. Grönområden och naturreservat får irreversibla ingrepp och boende påverkas av förhöjda nivåer av hälsovådliga partiklar vid tunnelmynningar och från trafikleden, samt ökat buller. Trafikverket anger att en nedgrävning försämrar luftkvaliteten i tunneln och finner det mer lämpligt att istället försämrade boendemiljön för de som inte använder motorvägen. På liknande sätt påverkas boende vid de övriga tunnelmynningarna av partiklar och buller, i bland annat Skärholmen krävs vidare åtgärder för att nå bullerriktlinjerna och vid Vinstamotet påtalas de förhöjda trafikmängderna på kringliggande gator. Flera synpunkter har inkommit på frånluftstornen som påverkar stadsmiljön negativt, orsakar utsläpp av luftföroreningar och riskerar att medföra industribuller. Flera fornlämningar hotas av frånluftstornen. Trafikverket har inte heller för avsikt att aktiv rena luften trots att Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket utreder möjligheterna för detta.

Vattenfrågan är mycket central och hanteringen av dagvatten är inte säkerställd på ett godtagbart sätt. Viktiga vattenmiljöer som Mälaren som regionens dricksvattentäkt,

Igelbäcken och Bällstaån med sin dåliga ekologiska status hotas av Förbifart Stockholm.

Länsstyrelsen är inte säker på att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är möjligt att transportera farligt gods i Förbifart Stockholm, och därmed riskeras ett av projektet syften.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (V) enligt följande.

Vänsterpartiet är starka motståndare till motorvägsbygget förbifarten som inte löser trängselproblematiken. Tvärtom kommer den att skapa mer biltrafik som kommer att bli ännu svårare att hantera i framtiden. Vänsterpartiets ambition är att lösa trängseln och då krävs det att vi satsar på de hållbara trafikslagen och begränsa biltrafikens framfart genom styrning.

Förbifarten har dessutom usla förutsättningar att vara en väg för kollektivtrafikresenärer. Endast sju procent av resenärerna beräknas använda buss som färdmedel. Det är dessutom ganska osäkra beräkningar då den planerade bussträckningen är osäker. Antigen kan bussen gå ganska snabbt från Skärholmen till Järva. Men då bara med två stopp i princip. Eller så dras en busslinje som går upp i ytläge till varje station med några olika stopp vid Järva och då förloras mycket tid och busslinjen tappar sin attraktivitet.

Förbifarten är i sig en miljökatastrof som kommer att inkräkta på flera känsliga områden. Värst blir detta vid Järvafältet där motorvägen går i ytläge. Detta är helt oacceptabelt. Likaså planeras den andra mynningen av förbifarten att dyka ned utanför Kungens kurva i Skärholmen. Det är lätt att se mönstret. I villatäta Ekerö gräver man ned vägen i tunnel och i områden som domineras av hyresrätterna ligger motorvägen i ytläge. Det blir naturligtvis inte bättre när den borgerliga farmkomlighetsstrategin bygger på att flytta biltrafik som för med sig ohälsosamt buller och luft från innerstan till vägar som förbifarten, som ligger i ytterstaden. Det är djupt orättvist.

Vidare kan man läsa att bullervärden och luftvärden inte är lösta i ärendet. Det går inte att lindra det problemet med att det bara är invid motorvägen. Motorvägen ligger nära flera bostadsområden. Vi befärar att dessa problem inte går att lösa och det är ytterligare ett argument till att förbifarten inte får förverkligas. Vad vi erfar finns även stora problem inne i tunneln.