



Handläggare: Yvonne Ekman Mohajerpour
Tfn: 08-508 03 425

Till
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Samråd om förbifart Stockholm

– yttrande över vägverkets arbetsplan

Förvaltningens förslag till beslut

1. Spånga-Tensta stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens yttrande gällande Förbifart Stockholm och Vägverkets arbetsplan.
2. Omedelbar justering.

Maria Häggblom

Mats Carinder

Stadsdelsdirektör

Avdelningschef

Bilagor

1. Förbifart Stockholm - Arbetsplan

Sammanfattning

Vägverket har till Stockholms stad remitterat ärendet ”Inbjudan till samråd om Förbifart Stockholm, arbetsplan”. Projektet Förbifart Stockholm är inne i sin tredje planeringsfas – arbetsplan för en ny vägförbindelse mellan Kungens kurva och Häggvik. Förslaget till arbetsplanen redovisar hur det valda vägalternativet kan byggas och beskriver hur projektet kommer att genomföras. Innan byggstart kan ske måste arbetsplanen vinna laga kraft. Förbifart Stockholm planeras som en trefilig motorväg och kommer att gå från Kungens kurva i söder till Häggvik i norr där den sedan ansluter till norrortsleden. Av den 21 km långa sträckan kommer totalt 17 km att gå i tunnel. Byggstart planeras tidigast kunna ske år 2012 och projektet beräknas vara avslutat under år 2020. Stadsdelsförvaltning anser att det i det fortsatta planeringsarbetet av Förbifart Stockholm är av största vikt att cirkulationsplatsen vid trafikplats Hjulsta detaljplaneras på ett sådant sätt att skadlig påverkan samt störningar i närliggande natur- och boendemiljöer begränsas så långt det är möjligt, både under byggtiden samt efter färdigställandet.

Ärendets beredning

Ärendet har utarbetats inom avdelningen stadsmiljö och medborgarservice

Ärendet

Projektet Förbifart Stockholm är inne i sin tredje planeringsfas – arbetsplan för en ny vägförbindelse mellan Kungens kurva och Häggvik. Ett förslag till arbetsplan ska vara klar under våren 2010. Inför färdigställande vill Vägverket presentera arbetet samt få in synpunkter och har inbjudit markägare, allmänhet, myndigheter och andra intressenter till samråd i enlighet med väglagen och miljöbalken. Samråd om arbetsplanen pågår under perioden 5 oktober till 10 december 2009. Det har varit förvaltningens önskan att frågan är väl förankrad och att stadsdelsnämnden ges möjlighet att ta del av förvaltningens synpunkter och behandla ärendet innan samrådsyttrandet överlämnas. Det har dock inte varit möjligt av tidsmässiga skäl med anledning av kort remisstid. Förvaltningen har begärt och beviljats förlängd svarstid t o m 2009-12-18 under förutsättning att Vägverket får ta del av tjänstemannayttrandet i förväg, som sedan anmäls i nämnden i efterhand.

Bakgrund

Vägapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet är hårt ansträngd och Essingeleden används idag av nästan dubbelt så många som den är byggd för. År 2001 genomförde Vägverket en förstudie som visade att det fanns ett behov att förstärka kapaciteten. En vägutredning med redovisning av två alternativa sträckningar av en nord-sydlig förbindelse samt ett nollalternativ presenterades år 2005.

Vägverket valde att gå vidare med Förbifart Stockholm under 2006, då alternativet bedömts vara det som bäst uppfyller projektmålen, d v s;

- knyta samman de norra och södra länsdelarna och avlasta Stockholms centrala delar.
- förbättra möjligheterna för en gemensam arbets- och bostadsmarknad i hela regionen
- ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt
- möjliggöra en flerkärnig region med flera centra
- minska trängseln på infartslederna
- skapa en förbifart för långdistanstrafik
- minska sårbarheten i trafiksystemet

Regeringen beslutade 2009-12-03 att tillåta att en motorväg byggs enligt Vägverkets förslag.

Förbifart Stockholm planeras som en trefilig motorväg och kommer att gå från Kungens kurva i söder till Häggvik i norr där den sedan ansluter till norrortsleden. Av den 21 km långa sträckan kommer totalt 17 km att gå i tunnel. Trafikleden startar från E4/E20 vid Kungens kurva där trafikplatsen i huvudsak är förlagd i Huddinge kommun. Därifrån går motorleden i bergtunnel under Skärholmen och Sättra och fortsätter under Mälaren förbi Kungshatt till trafikplats Edeby i Ekerö kommun. Vidare passerar leden Lambarfjärden och Grimstaskogen i tunnel. Vid Vinsta verksamhetsområde ansluter avfartsramper till Bergslagsvägen i två cirkulationsplatser. Tunneln fortsätter sedan fram till Hjulsta trafikplats som blir den mest omfattande trafikplatsen då det också är en korspunkt med E18. Från östra delen av Hästa klack till Akalla passerar Järvakilen och Igelbäcken i tunnel. Leden går vidare till Hansta trafikplats i försänkt ytläge där den ansluter till Hanstavägen. På den sista delsträckan till E4 i Häggvik går leden delvis i försänkt ytläge.

Förslaget till arbetsplanen redovisar hur det valda vägalternativet kan byggas och beskriver hur projektet kommer att genomföras. Planen innehåller detaljerade ritningar över vägens sträckning och vilka markytor och fastigheter som berörs både under och efter byggtiden. Planen innehåller också en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, som beskriver hur vägen och vägbygget kommer att påverka miljön – klimat, ekologi, kulturmiljö och hållbar utveckling.

Innan byggstart kan ske måste arbetsplanen vinna laga kraft. Byggstart beräknas tidigast kunna ske år 2012 och projektet beräknas vara avslutat under år 2020.

I dagsläget är det inte beslutat om hur Förbifart Stockholm ska finansieras. En del av investeringen, totalt cirka 27,6 miljarder enligt dagens penningvärde, kommer troligtvis bekostas av staten, men den största delen finansieras sannolikt via nuvarande trängselskatt samt med trängselskatt på Essingeleden som förväntas införas när förbifarten öppnas.

Förvaltningens synpunkter

Stadsdelsnämnden har i tidigare remissvar på vägutredningen dels under 2005 samt i remissyttrande om effektivare nord-sydlig förbindelse i Stockholmsområdet under 2007 förordat förbifart Stockholm. I remissyttrandena har bl a framhållits motorledens betydelse för företagen i Lunda företagsområde. Vidare har betydelsen av att vägen förläggs i försänkt läge mellan Hjulsta och Akalla trafikplatser för att minimera barriäreffekterna i Igelbäckens dalgång och för att minska bullerstörningarna särskilt betonats. Dessa synpunkter kvarstår.

Förvaltningen har i huvudsak inget att anföra mot vägplanerna. Genom Förbifarten förväntas sårbarheten att minska genom att Essingeleden kommer att avlastas. Det kommer också att skapas en snabb förbindelse för både privatbilister, kollektivresenärer och yrkestrafik, vilken ökar möjligheten att binda ihop stadens norra och södra region och kommer att skapa förutsättningar för utveckling och tillväxt. Förvaltningen anser att dessa effekter kommer gynna både boende och verksamma inom Spånga-Tensta området.

I det underlag som presenteras framhålls att motorleden delvis får begränsad påverkan på miljön och stads- och landskapskaraktären och då framförallt vid trafikplatserna och på de korta sträckor som leden går ovan mark. Förvaltningen anser att området kring Hjulsta trafikplats kommer att få en väsentlig negativ påverkan på ett kulturhistoriskt värdefullt landskapsrum. Söder om Spångadalen går Förbifarten upp i ytläge. Över Spångadalen och Mälarbanan, som beräknas byggas ut med ytterligare två spår, byggs en bro. Trafikplatsen i Hjulsta får alltså tre plan. På markplanet kommer en stor cirkulationsplats att finnas. E18 kommer att passera i ett undre plan och Förbifart Stockholm passerar på bron med ramper som ansluter till cirkulationsplatsen. Trafikflödena vid Hjulsta trafikplats blir höga, cirka 120 000 fordon per dygn på Förbifart Stockholm och cirka 80 000 fordon per dygn på E18. Det är lätt att räkna ut att de som bor i Hjulsta kommer att påverkas, både under byggtiden och när vägen tagits i bruk. De som bor i norra delen av Hjulsta får dessutom utblickar mot två stora motorvägar.

Vägbygget påverkar även Järvafältets "Gröna kil". Genom att vägen kommer gå mellan sammanhängande områden med naturvärden kommer kontakten att brytas och Järvafältets funktion som sammanbindare mellan kommunernas grönområden och Nationalstatsparken försämrats.

Med hänsyn till Järvafältets stora betydelse som grönområde, de omkringboende och den planerade begravningsplatsen på Järvafältet anser förvaltningen det vara av största betydelse att trafikplatsens påverkan på omgivningen minimeras. Utformningen på trafikplatsen kommer att få stor betydelse och bör studeras mycket noggrant i det fortsatta planarbetet.

Vidare anser förvaltningen att det är viktigt att det ställs stora krav på tekniska lösningar för att minska föroreningshalterna till följd av den ökade trafikmängden i området. Förvaltningens förhoppning är att flertalet av de negativa miljöeffekterna kommer att beaktas, styras upp och minimeras i samband med framtagandet av miljökonsekvensbeskrivning, vilken ska godkännas av länsstyrelsen.

Stadsdelsförvaltning anser att det i det fortsatta planeringsarbetet av Förbifart Stockholm är av största vikt att cirkulationsplatsen vid trafikplats Hjulsta detaljplaneras på ett sådant sätt att skadlig påverkan samt störningar i närliggande natur- och boendemiljöer begränsas så långt det är möjligt, både under byggtiden samt efter färdigställandet.

I vägutredningen för Förbifart Stockholm föreslogs en avfart i Lunda med anslutning söderut. Trafikplatsen har bedömts som tekniskt komplicerad och mycket kostsam och har beräknats skapa stora störningar under byggtiden och har därför utgått.

Beslutet om att det inte byggs någon trafikplats vid Lunda bedömer förvaltningen vara negativt ur både transport- och miljösynpunkt. Detta kommer att medföra en ökning av den tunga trafiken på Bergslagsvägen på väg till Bergslagsplan och att trafik mot Vinstamotet kommer att ske genom bostadsområden på Bergslagsvägen. Även om inte trafikplats Lunda inte byggs måste ändå en arbetstunnel anläggas för att minska byggtiden. Det kommer att uppstå störningar i området dels under den tid (ca 1 år) som arbetstunneln byggs och sedermera av transporter från och till tunneln under byggtiden. Förvaltningen delar inte Vägverkets uppfattning att förändringen i bullerhänseende blir liten för de boende längs Bergslagsvägen med hänvisning till att det redan finns bullervallar längs vägen. En ökad trafikmängd medför mer buller och det finns inget som förts fram som bekräftar för att befintliga bullervallar klarar att dämpa den ökande bullernivån. Förvaltningen anser det vara av största vikt att särskilda åtgärder vidtas så att nämnda olägenheter och störningar minimeras.