



Miljödepartementet

Förbifart Stockholm

Sammanfattning

Regeringen har beslutat att tillåta att en motorväg byggs enligt Vägverkets förslag Förbifart Stockholm. Motorvägen får byggas inom den geografiska korridor och med de tunnellägen som redovisas på den karta som hör till beslutet. Beslutet är förknippat med ett antal villkor och innebär att Vägverket nu kan arbeta vidare med en mer detaljerad planering. Förbifart Stockholm byggs för framtidens bilar med betydligt lägre utsläpp än de fordon som används idag. Sveriges klimatmål ska nås.

Stockholms trafiksystem

Det är angeläget med ett väl fungerande trafiksystem i Stockholmsregionen. Med en starkt växande befolkning och ett sedan tidigare efterställt trafiksystem finns det stora behov av att utveckla möjligheterna för människor att resa och för effektiva varutransporter.

Alla trafikslag måste förbättras, men oavsett behoven av att bygga ut för bättre gång- och cykeltrafik samt järnvägstrafik och sjöfart så behöver vägsystemets kapacitet förstärkas. Vägarna har en stor betydelse, inte minst för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas till goda förbindelser mellan arbets- och bostadsområden i olika regiondelar. Förbifart Stockholm är därför en del i en helhet för en hållbart växande region.

En stor satsning på kollektiv spårtrafik görs under perioden 2009–2021. Citybanan byggs som kompletterar spårkapaciteten genom Stockholm. Mäljarbanan byggs ut. Roslagsbanan byggs ut med dubbelspår. Tvärbanan byggs ut norrut mot Solna. Österut görs satsning på Saltsjöbanan med mera. Därtill görs en stor satsning för att förbättra tågtrafikens punktlighet i Stockholm-Mälardalen.

Förbifart Stockholm kommer att tillskapa en kapacitetsstark väg som bidrar till ett långsiktigt hållbart och robust vägtransportsystem för såväl genomfartstrafik som regionaltrafik. Förbifart Stockholm kommer att

avlasta den flaskhals som nuvarande E 4 genom Stockholm innebär. Trafik som inte har sin målpunkt i innerstaden behöver då inte längre ledas in dit och bidra till trängsel.

Enighet i regionen

Det finns en stark politisk enighet i Stockholmsregionen kring Förbifart Stockholm. Samtliga kommuner samt Regionplane- och trafiknämnden och Länsstyrelsen i Stockholms län har förordat Förbifart Stockholm. Även riksdagen har tagit ställning för Förbifart Stockholm, både under förra och nuvarande mandatperiod.

Regeringsbeslutets innebörd

Regeringen har prövat tillåtligheten enligt miljöbalken. Regeringen tillåter att en motorväg byggs mellan E 4/E 20 söder om Kungens kurva i Huddinge kommun och E 4 norr om Häggvik i Sollentuna kommun. Utbyggnaden ska ske inom den vägkorridor som benämns Förbifart Stockholm och med de tunnellägen som redovisas på ”Karta över slutligt förordad vägkorridor med illustrerade yt- och tunnellägen”, daterad den 26 februari 2009 som utgör bilaga 2 i Vägverkets kompletterande handlingar till regeringens tillåtlighetsprövning.

Tillåtligheten förfaller den 31 augusti 2017 för den del av vägbyggnadsprojektet som då inte omfattas av fastställd arbetsplan enligt väglagen.

Förbifart Stockholm – sammantaget det bästa alternativet

Regeringen finner att Förbifart Stockholm – så som förslaget nu utformats – är ett alternativ som tillskapar en ny, kapacitetsstark väg som bidrar till ett långsiktigt hållbart och robust vägtransportsystem för såväl genomfartstrafik som regionaltrafik. Förbifart Stockholm kan ge kollektivtrafiken goda utvecklingsmöjligheter och därmed öka rörligheten, ge mer jämlika förutsättningar och bidra till en bättre utveckling inom Stockholmsregionen. Projektet förbättrar också framkomligheten för yrkestrafiken. Förbifart Stockholm är en del i en komplex helhet och innebär därmed en utbyggnad som – oavsett behovet av att utveckla annan infrastruktur – är transportpolitiskt motiverad. Genomförda beräkningar visar också att Förbifart Stockholm är en samhälls-ekonomiskt lönsam investering.

Sammanfattning av villkor:

1. Den närmare sträckningen, profilen och utformningen av vägen ska planeras och utföras så att negativa konsekvenser för naturmiljön, kulturmiljön samt landskapets övriga värden och funktioner så långt möjligt begränsas. Vägverket ska vidta åtgärder så att de skyddade värdena i världsarvet Drottningholm inte hotas. Vidare ska åtgärder vidtas som begränsar påverkan på skyddsintressena i Natura 2000-om-

rådet Edeby ekhage och värdena i övriga berörda områden av riksintresse.

2. En plan ska upprättas som redovisar de förhållanden i berörda och omgivande naturmiljöer, kulturmiljöer och boendemiljöer som särskilt bör uppmärksammas under byggskedet med hänsyn till risken för skadlig påverkan och störningar. Planen ska innehålla de åtgärder som ska vidtas för att motverka skadlig påverkan och störningar.
3. En plan ska upprättas som redovisar de åtgärder som ska vidtas för att energiförbrukning i samband med byggande, drift och underhåll av vägen så långt möjligt begränsas. Planen ska innehålla de åtgärder som ska vidtas för att miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft inte ska överskridas och så att luftföroreningar i tunnlarna begränsas.
4. En plan ska upprättas för omhändertagande, återvinning och bortskaffande samt eventuell mellanlagring av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet av vägen. Planen ska omfatta transporter av massor och byggnadsmaterial. Sådana transporter ska så långt möjligt ske sjövägen. Hamnar och övriga anordningar för transporter på sjön ska vara tillfälliga under byggtiden. De ska iordningställas i så god tid och med sådan kapacitet att tunga transporter på väg 261 förbi världsarvet Drottningholm och på det lokala vägnätet på Lovön så långt möjligt kan undvikas.
5. Skyddsåtgärder ska vidtas i den omfattning som krävs för att skydda grund- och ytvatten från föroreningar från byggnads- och anläggningsarbetena samt från vägtrafiken.
6. En plan ska upprättas för det fortsatta säkerhetsarbetet innan arbetsplan enligt väglagen ställs ut. Tunnlarna ska dimensioneras och utformas så att självutrymning möjliggörs i händelse av olycka.

Regeringen förutsätter att

- Länsstyrelsen i Stockholms län, i samverkan med Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Statens fastighetsverk och Ekerö kommun, genomför bildandet av ett natur- och/eller kulturresevat på Lovön-Kärsön så att värdena på Lovön inte hotas av ytterligare exploateringar.
- passagen av Lambarfjärden sker i tunnel och att den planerade vägen även i övrigt kommer att förläggas i tunnel i den utsträckning som illustreras på kartan.
- för anslutningen till väg 261 ett alternativ väljs som med lämpliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått förenar stort hänsynstagande till områdets natur- och kulturvärden med goda möjligheter att utveckla effektiva kollektivtrafiklösningar och en hög säkerhetsnivå.
- Vägverket har en mycket hög ambitionsnivå när det gäller den gestaltningsmässiga utformningen av alla synliga väganordningar, såväl i ytläge som i tunnel.

- Vägverket har en hög ambitionsnivå när verket vidtar skyddsåtgärder mot buller från byggverksamheten och vägtrafiken. Buller från byggverksamheten bör hanteras inom ramen för tillsynen. Störningar i form av lågfrekvent buller bör särskilt beaktas, liksom det buller från trafiken på den färdiga anläggningen som kan störa boendemiljöer och rekreationsområden.
- Vägverket står för eventuella kostnader som kan uppstå om vibrationsdämpande åtgärder behöver vidtas för att skydda Försvarets radioanstalts utrustning.

Klimatmålen ska nås

Klimatarbetet innebär en utmaning oavsett om Förbifart Stockholm byggs eller inte. Eftersom Stockholmsregionen växer kommer behovet av resor och transporter att öka. Befolkningen i Stockholmsregionen beräknas öka med över 25 procent på 25 år. Enligt Vägverkets beräkningar påverkas utsläppen samtidigt endast med någon procent av Förbifart Stockholm.

Regeringen har högre ambitioner. Regeringens mål är att Sverige till år 2050 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser. Till år 2030 ska Sverige ha en fossiloberoende fordonspark. Under de närmaste 20 åren är det därför nödvändigt med en stor omställning av fordonsparken. Förbifart Stockholm byggs för framtidens bilar, inte dagens. Omställningen är redan i full gång, var fjärde bil som sålts hittills i år kan drivas på förnybart bränsle

Luftkvaliteten ska förbättras

Miljö kvalitetsnormer gäller för utomhusluft, men inte tunnelluft. Miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM 10) överskrids i dag längs större trafikleder i Stockholm. Generella åtgärder krävs därför oavsett om Förbifart Stockholm byggs eller inte. Länsstyrelsen i Stockholms län bedömer att ett genomförande av Förbifart Stockholm inte medverkar till att en miljö kvalitetsnorm för luftkvalitet överskrids. Däremot kan förbifarten bidra till lokala förbättringar så att färre människor i länet exponeras för överskridanden. Inne i tunnlarna ökar exponeringen för luftföroreningar. Vägverket kommer att studera olika tekniker för att rena tunnelluften och ventileratunnelarna.

Värdefulla natur- och kulturmiljöer samt friluftsområden ska bevaras. Eftersom merparten av Förbifart Stockholms huvudsträckning kommer att ligga i tunnel blir påverkan på natur- och kulturmiljöer begränsad. En tunnel bidrar inte till s.k. fragmentering av landskapet och bryter inte de ekologiska och kulturella sambanden.

På Lovön är det endast anslutningarna till Ekerövägen som kommer att synas vid markytan. Edeby ekhage bedöms inte bli berörd av något

direkt intrång. Världsarvet Drottningholms värdekärna ligger helt utanför korridoren. Grimstaskogen och Lambarfjärden bevaras. På Järvafältet blir det ett visst intrång, men Igelbäcken och dess dalgång bevaras.

Boendemiljöer skyddas mot störningar

Med Förbifart Stockholm förlagd i tunnel blir påverkan på boendemiljöer begränsad. Det blir t.ex. inte buller som från en vanlig väg.

Satsningar på kollektivtrafiken parallellt med förbifart Stockholm

Regeringen satsar nu stora resurser på utbyggnad av spårvägar i Stockholms län:

- Citybanan
- Mäljarbanan (2 nya spår från Tomtebodan till Barkarby)
- Tvärbanan, Alvik- Solna
- Tvärbanan, Hammarby Sjöstad-Slussen
- Dubbelspår på Roslagsbanan
- Uppgradering av Saltsjöbanan

Utöver detta har Stockholmsregionen presenterat ytterligare omfattande förslag till spårsatsningar.

Den fortsatta planeringsprocessen

Med regeringens beslut om tillåtlighet kan nu Vägverket arbeta vidare med en mer detaljerad planering. Vägverket ska nu upprätta och fastställa en s.k. arbetsplan. Ett antal tillstånd enligt miljöbalken krävs också. Samråd kommer att hållas med berörda markägare, allmänhet, intresseorganisationer och andra myndigheter innan byggstarten kan ske. Arbetsplanen ska ange bl.a. den exakta vägsträckningen och profilen, vilken mark som ska tas i anspråk och vilka skyddsåtgärder som ska vidtas. En mer detaljerad miljökonsekvensbeskrivning ska också tas fram och godkännas av länsstyrelsen. Vägen får inte byggas utanför den korridor som regeringen beslutat. Om Vägverket på någon del vill bygga vägen utanför korridoren krävs ett nytt regeringsbeslut.

Förbifart Stockholm beräknas vara klar 2020 och kostnaden är beräknad till ca 27 miljarder kronor i 2009 års prisnivå. Projektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Vitt fält = korridor
 Vit streckad linje = tunnel
 Mörk hel linje = ytläge
 Mörk ring = trafikplats

Befintlig väg breddas från sex till åtta körfält

Hansta och Igelbäcken

Skärning

Bro över Mäljarbanan och E 18 vid Hjulsta

Grimsta och Lambarfjärden

Drottningholm

Edeby ekhage

Sätra

KUNGENS KURVA

Befintlig väg breddas från sex till åtta körfält

