

Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm planeras bli en ny motorvägsförbindelse från E 4/E 20 Kungens kurva sydväst om Stockholm till E 4 Häggvik norr om Stockholm. Största delen av vägen, drygt 17 av 21 km, föreslås gå i tunnel. Regeringen beslutade torsdagen den 3 september 2009 att tillåta byggandet av Förbifart Stockholm enligt Vägverkets förslag.^[1]

Enligt Vägverket skall trafikleden bland annat knyta samman de norra och södra länsdelarna och avlasta Stockholms centrala delar samt förbättra möjligheterna för en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen.

Sträckning

Nedan beskrivs Vägverkets nuvarande förslag för ledens sträckning.

Från Kungens kurva...

Förbifarten Stockholm länkas av från E 4/ E 20 mellan trafikplatserna Lindvreten och Kungens kurva. Leden går i en bergtunnel under Skärholmen och Sättra.

Under Mälaren...

Tunneln fortsätter under Mälaren och sunden vid Kungshatt. Det största vattendjupet är drygt 20 meter och vägbanan antas ligga i berget som mest 60 meter under vattenytan. Vid trafikplats Lovön får Ekerövägen en anslutning till Förbifart Stockholm. Tunneln fortsätter under norra Lovön.

Under Lambarfjärden...

Även under Lambarfjärden fortsätter tunneln. Ursprungligen planerade Vägverket en bro över Lambarfjärden. Olika undersökningar har senare tillfört projektet ny kunskap om bland annat berggrunden vid fjärden samt om säkerhet och trafikanters beteende i långa tunnlar, varför Vägverket nu förespråkar tunnel även under Lambarfjärden. En tunnelförlängning medför mindre miljöpåverkan än en bro och kostnaderna för bro- och tunnelalternativet är ungefär desamma.



Förbifart Stockholm enligt Vägverket juni 2009

Under Grimsta till Hjulsta...

Tunneln fortsätter vidare under Grimstaskogen och Lövvästvägen med mynning vid Spångadalen söder om Hjulsta. Trafikplatser anläggs vid Bergslagsplan. Leden passerar sedan Spångadalen och järnvägen på bro med anslutning till trafikplats Hjulsta.

Via Akalla till Häggvik

Från östra delen av Hästa klack till Akalla passerar Järvakilen och Igelbäcken i tunnel. Därefter går leden fram till Akalla i försänkt ytläge. Också den sista korta delsträckan mellan trafikplats Akalla och E 4 vid Häggvik går leden i ytläge.

Historik

Diskussioner och planer på en förbindelse väster om Stockholm har pågått under många år. På 1960-talet kallades leden för *Kungshattsleden* och i Dennispaketet gick leden under namnet *Västerleden*.

I Vägverkets vägutredning Nord-sydlig förbindelser i Stockholmsområdet år 2005 redovisades tre alternativ: Förbifart Stockholm, Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet. Efter en jämförelse förordade Vägverket alternativet Förbifart Stockholm.

Nuläge

Som det ser ut i dagsläget kan bygget påbörjas tidigast år 2012 och det beräknas ta åtta år. Kostnaden för investeringen är beräknad till 27,6 miljarder kronor. För att vägen ska få byggas krävs att regeringen ger projektet tillåtlighet enligt miljöbalken kapitel 17. I maj 2008 lämnade Vägverket in en ansökan om ett sådant tillstånd.

Hur Förbifart Stockholm ska finansieras är inte bestämt än. Troligen kommer en mindre del bekostas av staten och en större del finansieras av intäkter från nuvarande trängselskatt samt, från och med att Förbifarten öppnat, med trängselskatt även på Essingeleden. Vägverkets nuvarande arbete finansieras med pengar från Stockholm stad.

Förutsatt att Förbifart Stockholm ges tillåtlighet av regeringen kommer Vägverket ha samråd med markägare och allmänhet under hösten 2009.

Motivering för bygget

Essingeleden har sedan den invigdes 1966 varit den enda nord-sydliga förbindelsen för fordonstrafik förbi Stockholm. I 1967 års cityplan förutsåg man behovet av ytterligare trafikleder mellan norra och södra Stockholm (Österleden) samt mellan de södra och nordvästra delarna av Stockholm, där den så kallade Brommagrenen skulle förbinda Essingeleden vid Stora Essingen via en bro med Alvik. Avfartsrampen för Brommagrenen förbereddes på Essingesidan, men mer har inte hänt. Däremot har trafiken på Essingeleden mer än fördubblats sedan den invigdes.

En motivering till att bygga *Förbifart Stockholm* är att spara restid. För att ett vägbygge ska komma till stånd måste det visa samhällsekonomisk lönsamhet, alltså att den ekonomiska vinsten tack vare kortare restid och andra fördelar måste, utslaget på många år (beräknas på till exempel 30 år), vara större än byggkostnaden. Det anses enligt Vägverkets utredning och regeringens beräkning vara så i fallet *Förbifart Stockholm*, även om det förekommit kritik mot den beräkningen.

Tidsförlust i långa oberäknliga bilköer kostar mer än vanliga "långsamma" vägar. Detta eftersom det blir svårt att passa tider om köerna är längre än antaget, folk kommer sent till sina arbeten, till doktorn, till flygresor med mera, vilket drabbar andra personer som kan få vänta på dem som kommer sent.

Ett huvudargument för byggandet av ytterligare nord-syd förbindelser i både öst och väst ansågs även vara minimeringen av stockholmstrafikens sårbarhet vid störningar av trafiken på Essingeleden. Ökad risk för störningar hänger intimt samman med den förväntade ökningen av befolkningens mängd och därmed trafikintensiteten i

regionen.

När Essingebron rammades i oktober 2005 av Lodbrok (Stockholms hamnars största lyftkran) var det bara ren tur att ingen större katastrof hände med gigantiska trafikstörningar till följd. I en debatt i Stockholms kommunfullmäktige i april 2008 konstaterade förre finansborgarrådet Kristina Axén Olin: "...om Lodbrok gått två knop snabbare och kört in i Essingeleden två meter längre till höger hade "halva Essingeleden legat i sjön". Hon motiverade med denna händelse samt det kraftigt ökande antal boende i Stockholmsregionen fram till år 2030 sitt ja till vidare planeringsarbete med *Förfart Stockholm*.^[2]

Vid större trafikolyckor på Essingeleden, som lastbilsolyckan i april 2008, blockerades trafiken i timmar. Dåvarande Stadsbyggnads- och trafikborgarrådet Mikael Söderlund menade att detta är helt oacceptabelt och tillade att *Österleden* samt *Förfart Stockholm* måste till för att Stockholm ska klara den här typen av incidenter.^[3] Även incidenter som en nerriven skyltportal i norrgående körfält vid Stora Essingen i augusti 2008 förde direkt till att bilisterna satt fast i flera timmar.^[4] Det räcker med en bil som får motorstopp så blir det många minuters extra restid för alla. Man försöker minimera detta med kameror som gör det möjligt att skicka bärgningsbil så fort något sådant händer, men det tar ändå en stund att lösa det.

Kritik mot bygget

Projektet har kritiserats av flera remissinstanser. Naturvårdsverket anser att vägprojektet inte är förenligt med miljöbalkens bestämmelser eftersom det bland annat leder till kraftigt ökade utsläpp av koldioxid^[5] ^[6]. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) underkänner Vägverkets utredning och anser att en ny utredning bör göras av oberoende experter. SIKA pekar även på att Förfart Stockholm främst är en regional angelägenhet då den trafik som passerar Saltsjö-Mälarsnittet och inte har någon plats i Stockholms län som start eller mål endast omfattar ca 200 fordon per dygn.^[7] ^[8] Även Riksantikvarieämbetet^[9], Naturskyddsföreningen^[10] ^[11] ^[12] ^[13] ^[14] ^[15], Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen^[16], samt boende som inte vill ha en motorväg i närområdet har lämnat kritiska remissvar.

Ytterligare kritik består i att projektet inte nämnvärt hjälper till att lösa problemen med bilköer utan tvärtom väntas leda till ökad biltrafik och därmed ökade koldioxidutsläpp. Detta av två skäl: dels lockar snabba vägar till utglesning av staden^[17], dels lockar snabba vägar folk att ta bilen istället för att åka kollektivt. En glesare bebyggelse ger mindre underlag per hållplats, vilket ger sämre kollektivtrafik, vilket i sig lockar folk att ta bilen istället. När fler tar bilen blir det ännu mindre underlag per hållplats.

Den planerade bron över sundet mellan Lovön och Hässelby strand anses även av Vägverket innebära mycket stora skador på kulturmiljön och landskapet i området, som har ett särskilt skydd som riksintresse för naturvård, friluftsliv och kulturmiljövård. Detta var skälet till att Länsstyrelsen i Stockholms län i januari 2006 i ett yttrande ansåg att Förfart Stockholm är olaglig och istället förordade alternativet Diagonal Ulvsunda, som enligt Vägverket är lika bra för trafiken men som inte innebär några skador på områden som utpekats som riksintressen för naturvård, friluftsliv och/eller kulturmiljö.^[18] I augusti 2007 — när Mats Hellström ersatts som landshövding av Per Unckel — hade länsstyrelsen dock ändrat sig. Nu sa man att eftersom de berörda kommunerna inte vill ha Diagonal Ulvsunda men däremot Förfart Stockholm så är det inte relevant att jämföra de bägge projektens miljöeffekter utan frågan gäller bara om skadorna på landskapet är så stora att de inte står i proportion till nyttan med Förfart Stockholm. Och i den avvägningen ansåg myndigheten att vägens nytta var större än dess skador.^[19]

Hösten 2008 sände Uppdrag granskning ett kritiskt reportage om byggprojektet^[20] som hittade flera svaga punkter. För det första kontaktade de den tyska forskare som Vägverket stödjer sig på för sin koldioxidbudget för projektet. Den forskaren var i programmet märkbart road av hur Vägverket använt hans slutsatser - och han konstaterade att det är självklart att en väg av den här magnituden genererar avsevärd koldioxid vid trafikering. För det andra upptäcktes att samma konsultfirma anlitas för kvalitetsgranskning av projektet - som redan anlitas för de grundläggande beräkningarna. För det tredje kritiserades kalkylerna av samhällsnyttan av projektet.

Gunnar Falkemark, professor i statsvetenskap med inriktning mot trafikfrågor, har hävdad att projektet kommer leda till ökad trafik och att det är helt fel åtgärd om målet är att minska utsläppen från trafiken.^[21]

Se även

- Diagonal Ulvsunda
- Brommagrenen

Externa länkar

- Vägverkets sida om Förfart Stockholm ^[22]
- Nätverket Klimatstart Stockholm ^[23]
- Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen ^[24]
- Alternativ Stad ^[25]
- Vägverket komplettering till miljöprovning ^[26]

Referenser

- [1] Förfart Stockholm (<http://www.regeringen.se/sb/d/12156>)
- [2] Uppgift enligt DN den 2008-04-08 (<http://www.dn.se/sthlm/ja-till-delfinansiering-av-forbifart-stockholm-1.536967>)
- [3] Uppgift enligt Svd den 27 april 1008 (http://www.svd.se/stockholm/nyheter/artikel_1186617.svd)
- [4] Uppgift enligt DN den 2008-08-05 (<http://www.dn.se/sthlm/regeringen-maste-satsa-mer-pa-stockholmstrafiken-1.557484>)
- [5] "Naturvårdsverket: Yttrande juni 2007" (<http://www.naturvardsverket.se/sv/Verksamheter-med-miljopaverkan/Verksamheter-som-tar-stor-plats/Trafikinfrastuktur/Vagar/Yttranden-och-domar-om-vagar/Forbifart-Stockholm--inte-forenlig-med-miljobalken/>). . Läst 21 oktober 2008.
- [6] "Naturvårdsverket: Regeringsskrivelse maj 2008" (<http://www.naturvardsverket.se/sv/Nedre-meny/Aktuellt/Yttranden/Regeringen-bor-se-till-att-man-utredet-alternativ-till-Forbifart-Stockholm/>). . Läst 21 oktober 2008.
- [7] "SIKA:s yttrande Vägverkets beredning PP 20 A 2006:27366" (http://www.sika-institute.se/templates/Page____950.aspx). 30. . Läst 20 oktober 2008.
- [8] Nilsson, Kjell (1 november 2007). "Skarp kritik mot Förfarten" (<http://www.dn.se/DNet/jsp/polopoly.jsp?d=1298&a=711536>). *Dagens Nyheter*. . Läst 2008-10-20.
- [9] "Riksantikvarieämbetet: Yttrande maj 2007" (http://www.raa.se/cms/extern/aktuellt/aktuellt/forbifart_stockholm.html). . Läst 21 oktober 2008.
- [10] "Naturskyddsforeningen: Yttrande oktober 2005" (<http://www.naturskyddsforeningen.se/upload/Foreningsdokument/Remissvar/trafik/051013-yttrande-over-effektivare-nordsydliga-forbindelser-i-stockholmsområdet.pdf>). . Läst 21 oktober 2008.
- [11] "Naturskyddsforeningen: Yttrande maj 2007" (<http://www.naturskyddsforeningen.se/upload/Foreningsdokument/Remissvar/trafik/070531-synpunkter-pa-ansokan-fran-vagverket-om-forbifart-stockholm.pdf>). . Läst 21 oktober 2008.
- [12] "Naturskyddsforeningen: Bilaga till yttrande maj 2007" (<http://www.naturskyddsforeningen.se/upload/Foreningsdokument/Remissvar/trafik/070531-synpunkter-pa-ansokan-forbifart-stockholm-michanek.pdf>). . Läst 21 oktober 2008.
- [13] "Naturskyddsforeningen: Förslag till trängselavgifter för Stockholm" (http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/SNF_trafikopt_avg.pdf). . Läst 21 oktober 2008.
- [14] "Naturskyddsforeningen: Bilaga till förslag om trängselavgifter för Stockholm" (<http://www2.snf.se/om/stockholm/trangsel/pdf/kartor/Betalstationer2.pdf>). . Läst 21 oktober 2008.
- [15] "Naturskyddsforeningen: Förslag till lag om trängselavgifter" (<http://www.naturskyddsforeningen.se/upload/Foreningsdokument/2008-08-14Forslag-till-lag-om-trangselavgifter.pdf>). . Läst 21 oktober 2008.
- [16] "Arbetsgruppen rädda Grimstaskogen: Remissvar maj 2007" (<http://www.freewebs.com/arg2006/rem.html>). . Läst 21 oktober 2008.
- [17] Hagson, Anders: Stads- och trafikplaneringens paradigm, CTH 2004
- [18] "Länsstyrelsen: Synpunkter januari 2006" (http://www.ab.lst.se/templates/PressRelease____8297.asp). . Läst 21 oktober 2008.
- [19] "Länsstyrelsen: Synpunkter augusti 2007" (http://www.ab.lst.se/templates/PressRelease____10427.asp). . Läst 21 oktober 2008.
- [20] http://www.svd.se/stockholm/nyheter/artikel_1925179.svd
- [21] <http://miljoaktuellt.idg.se/2.1845/1.244153/professorn-valdigt-dalig-tajming>
- [22] <http://www.vv.se/Vagarna/Vagprojekt/Stockholms-lan/Forbifart-Stockholm/>
- [23] <http://www.klimatstart.se/>
- [24] <http://www.freewebs.com/arg2006/>
- [25] <http://www.alternativstad.nu/motorvagsmotstandet.html>
- [26] http://www.vv.se/templates/page3____35659.aspx

Artikelkällor och författare

Förbifart Stockholm *Källa:* <http://sv.wikipedia.org/w/index.php?oldid=10016485> *Bidragsgivare:* Ainali, Alundequist, Astor Piazzolla, Avomavom, BIL, Bergenudd, Blanka, Bomkia, CalleC, Carl von Blixen, Chaan, Cjohnzen, Co-student, DG, Dege, Dunga, E175, Elfsborgarn, Elinnea, Emj, Enhamre, Eriksandblom, Heavenhell, Holger.Ellgaard, Jacob Lundberg, Koios, Luen, Magol, Mjateznik, Myskoxen, Nirro, P.o.h, Pralin, Premium, Ptrptr, Ptunen, Redux, Rex Sueciae, Robert-b, Sarnalios, Sparla, Sten André, Tomas e, Urbourbo, Utopia, 35 anonyma redigeringar

Bildkällor, -licenser och -bidragsgivare

Bild:Karta maj 09 webb.gif *Källa:* http://sv.wikipedia.org/w/index.php?title=Fil:Karta_maj_09_webb.gif *Licens:* Free Art License *Bidragsgivare:* Vägverket

Licens

Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>
