

# **E 4 Förbifart Stockholm**

## **Komplettering Tillåtlighet**

**PM**

**Rättelser kompletteringsbegäran**

2009-02-26



## Innehåll

0	Om rättelser i kompletteringsunderlaget .....	3
1	Fråga 01. Karta över slutligt förordad vägkorridor .....	3
1.1	PM Slutligt förordad vägkorridor .....	3
1.2	Bilaga 1-3 .....	3
2	Fråga 05. En beskrivning av Natura-2000 områden i eller i närheten av förordad korridor .....	4
3	Fråga 06. En redovisning av rödlistade arter inom eller i närheten av korridoren .....	4
4	Fråga 07. Konsekvenserna för berörda natur och kulturresevat .....	5
5	Fråga 08. En beskrivning av landskapets ekologiska funktioner .....	6
6	Fråga 11. En bedömning av hälsorisker vid färd i långa tunnlar .....	6
7	Fråga 12. En redovisning av transporterna under byggtiden .....	6
8	Fråga 13. Redovisning av en samhällsekonomisk kalkyl .....	9
9	Fråga 15. Yttrande från Försvarmakten och Försvarets radioanstalt .....	9

## 0 Om rättelser i kompletteringsunderlaget

I detta dokument är rättelser och förändringar i kompletteringsunderlaget redovisade som har upptäckts under tiden från det att kompletteringsunderlaget (daterat 090116, benämnt beredningsunderlaget) skickats till remissinstanser och till dess kompletteringsunderlaget (daterat 090226) lämnats in till Miljödepartementet.

### 1 Fråga 01. Karta över slutligt förordad vägkorridor

#### 1.1 PM Slutligt förordad vägkorridor

##### I beredningsunderlaget

Bild kap 4.1 visar korridorens utbredning söderut längs E4/E20.

##### I kompletteringsunderlaget:

Bild kap 4.1 är ändrad och visar den justerade vägkorridorens utbredning söderut längs E4/E20.

#### 1.2 Bilaga 1-3

##### I beredningsunderlaget:

Korridorens utbredning söderut längs E4/E20 slutar vid Vårbybacke.

##### I kompletteringsunderlaget:

Korridorens utbredning söderut begränsas till där trafikplats Vårbys norra ramper ansluter till E 4 / E 20. Bredden på korridoren smalnas av mot söder strax söder om trafikplats Lindvreten.

## 2 Fråga 05. En beskrivning av Natura-2000 områden i eller i närheten av förordad korridor

### I beredningsunderlaget:

*sid 4 kapitel 2 fjärde stycket, text:*

Vägverket kommer att komplettera tillåtlighetsansökan med detta tillstånd när sådant meddelats av Länsstyrelsen i Stockholms län.

*sid 5 kartan byts ut*

*sid 10 kartan byts ut*

### I kompletteringsunderlaget:

*sid 4 kapitel 2 fjärde stycket, text utgår:*

Vägverket kommer att komplettera tillåtlighetsansökan med detta tillstånd när sådant meddelats av Länsstyrelsen i Stockholms län.

*sid 4 kapitel 2 fjärde stycket kompletterande text:*

Länsstyrelsen menar att för att tillståndet ska kunna förenas med relevanta och kostnadseffektiva villkor krävs ytterligare precisering av projektet innan slutlig prövning kan ske. Länsstyrelsen bedömer utifrån dagens kunskap att tillstånd förenat med villkor bör kunna ges inom den aktuella korridoren när läge och utformning är mer studerat inför fastställande av arbetsplanen.

Länsstyrelsen delar Vägverkets bedömning att Natura 2000-områdena, förutom Edeby ekhage, inte kräver tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken.

*sid 5 Kartan uppdaterad med aktuell vägkorridor.*

*sid 10 Kartan uppdaterad med aktuell vägkorridor.*

## 3 Fråga 06. En redovisning av rödlistade arter inom eller i närheten av korridoren

### I beredningsunderlaget:

*Fig 2 sid 10 kartan byts*

*Fig 3 sid 11 kartan byts*

*Fig 5 sid 15 kartan byts*

### I kompletteringsunderlaget:

*Fig 2 sid 10 kartan kompletterad med ny korridor*

*Fig 3 sid 11 kartan kompletterad med ny korridor*

*Fig 5 sid 14 kartan kompletterad med ny korridor*

*2.2.2 sid 15 texten kompletterad:*

Vid vägkorridorens södra anslutning till befintlig motorväg i höjd med Gömmaren ligger partier med mycket höga naturvärden, vilka skurits av av motorvägen. Denna biologiska

mångfald kommer inte att riskeras att skadas av Förbifart Stockholms tillkomst. På ömse sidor om E4/E20 finns många känsliga arter. På nordvästsidan ligger lokaler för oxtungsvamp *Fistulina hepatica* och, åtminstone tidigare hasselsnok *Coronella austriaca*, samt nere vid viken norr om bryggeriet, bandnate *Potamogeton compressus*. Dessa lokaler är visserligen mycket trängda idag, men ytterligare påverkan på dessa kommer inte att ske i detta projekt. På den sydöstra sidan, uppför Gömmarbäcken, finns mycket rika förekomster av den rara dunmossan *Trichocolea tomentella*, samt smärre förekomster av fläckig lungört *Pulmonaria officinalis* och storgröe *Poa remota*. Alla dessa förekomster är knutna till den fuktiga bäckravinen, och mycket känsliga för hydrologiska störningar, samt i olika utsträckning av ingrepp i trädbestånden. Inga av åtgärderna i planerna för Förbifart Stockholm riskerar störa dessa förekomster.

## 4 Fråga 07. Konsekvenserna för berörda natur och kulturresevat

### I beredningsunderlaget:

*sid 5 kartan byts ut*  
*sid 6 kartan byts ut*  
*sid 11 kartan byts ut*  
*sid 17 kartan byts ut*  
*sid 21 kartan byts ut*

### *Kap 7 sista stycket gamla kapitelindelningen*

Vägverket kan komma att behöva begära dispens från några av de bestämmelser som gäller inom reservaten, men staden såsom markägare och reservatsbildare har möjlighet att styra detta så att en samexistens mellan vägen och reservatens nyttjare kan ske på ett så smärtfritt sätt som möjligt.

### I kompletteringsunderlaget:

*sid 5 Kartan uppdaterad med aktuell vägkorridor.*  
*sid 6 Kartan uppdaterad med aktuell vägkorridor.*

### *kap 3.1 sid 8 andra stycket kompletterande text*

Motivet för en arbetstunnel och utskeppningshamn i Sättra är att passagera under sunden på ömse sidor om Kungs hatt kommer att ta lång tid att bygga. Om en arbetstunnel inte kan anläggas vid Sättra varv kommer byggtiden vid Skärholmen och på södra Lovön förlängas med minst två år på vart ställe.

*sid 11 kartan kompletterad med aktuell korridor*  
*sid 17 kartan kompletterad med aktuell korridor*  
*sid 21 kartan kompletterad med aktuell korridor*

*Nytt kapitel 7 tillkommit*

*Kap 8 nytt kapitelnummer, nytt stycke två samt sista stycket kompletterat:*

För Östra Järvafältet finns inte motsvarande skrivningar. Själva väganläggningen kommer inte att inkräkta på reservatet. Vägverket har för avsikt att i samförstånd med Sollentuna kommun och Länsstyrelsen anpassa de anläggningar som kan komma att behöva inrymmas i reservatets ytterkant så att så liten påverkan som möjligt uppstår.

Vägverket kan komma att behöva begära dispens från några av de bestämmelser som gäller inom reservaten, men staden såsom markägare och reservatsbildare liksom Sollentuna kommun som markägare och reservatsförvaltare har möjlighet att styra detta så att en samexistens mellan vägen och reservatens nyttjare kan ske på ett så smärtfritt sätt som möjligt.

## **5 Fråga 08. En beskrivning av landskapets ekologiska funktioner**

### **I beredningsunderlaget:**

*Bild 2 sid 6 kartan byts*

### **I kompletteringsunderlaget:**

*Bild 2 sid 6 kartan kompletteras med ny korridor*

## **6 Fråga 11. En bedömning av hälsorisker vid färd i långa tunnlar**

### **I beredningsunderlaget**

*Sida 11, kapitel 6 första meningen står:*

Den viktigaste hälsokonsekvensen av Förbifart Stockholm är att den medför lägre luftföroreningshalter generellt i Stockholms län.

### **I kompletteringsunderlaget**

*Sida 11, kapitel 6 första meningen står:*

Den viktigaste hälsokonsekvensen av Förbifart Stockholm är att den medför lägre luftföroreningshalter på många tätbefolkade platser i Stockholm.

## **7 Fråga 12. En redovisning av transporter under byggtiden**

### **I beredningsunderlaget:**

*kap 3.1 Bildtexten figur 9*

Figur 9 visar drivningsupplägget för södra delen av Förbifart Stockholm. Röda pilar visar drivningsriktningen för tunnelarna och de blå pilarna visar hur bergmassorna transporteras.

### *kap 3.1 Bildtexten figur 10*

Figur 10 visar drivningsupplägget för södra delen av Förbifart Stockholm. Röda pilar visar drivningsriktningen för tunnelarna och de blå pilarna visar hur bergmassorna transporteras

### *kap 3.2 första stycket*

En arbetstunnel föreslås vid Skärholmsvägen strax nordost om Skärholmens busstorg. Från arbetstunneln i Skärholmen transporteras berget okrossat till upplag söder om Stockholm med lastbil. Alternativt kan berget förkrossas i tunneln. Byggtiden här har beräknats till minst fyra år.

### *kap 3.4 första stycket*

Från trafikplats Lovö föreslås att anslutningsramper samt en arbetstunnel drivs ner till huvudtunnelarna. Arbetstunneln tar ca 1 år att färdigställa och ramptunnelarna ca 2 år. Etableringsytor kommer att behövas i anslutning till arbetstunneln och tunnelmynningar. Byggtiden här har beräknats till minst fyra år.

### *kap 3.5 andra stycket*

Med en tunnel under Lambarfjärden drivs en längre arbetstunnel än i broalternativet, vilket innebär en byggtid på ca 1 år innan huvudtunnelnivån nås. Påslaget för denna arbetstunnel görs på samma plats som i broalternativet. Innan en tillfällig hamn är i drift läggs bergmassorna från arbetstunneln på upplag. Berget transporteras bort med fartyg. Behov av att krossa och sikta vägmateriäl på plats finns även i detta alternativ.

### *kap 8.5.1 första stycket*

Ett påslag för arbetstunnel vid Edeby berör naturmark utan stora naturvärden.

### *kap 8.5.1 andra stycket*

Intrånget i kulturmiljön som helhet bedöms som liten eller måttlig, då varaktigheten inte är begränsad (5-6 år).

### *kap 8.6.1 25 första stycket*

Ett påslag för arbetstunnel vid Edeby berör naturmark utan stora naturvärden.

### *kap 8.8.5 första stycket*

Det är mycket tung trafik som trafikerar Bergslagsvägen och Lövstavägen idag. Det finns flera korsningar i plan för oskyddade trafikanter. De korsningspunkterna borde åtgärdas även med dagens trafiksituation. Ytterligare tung trafik förvärrar situationen marginellt. Bergslagsvägen och Lövstavägen utgör redan idag barriärer för barn och de korsningar som finns, både i plan och planskilt, fungerar dåligt för barn. Ytterligare tung trafik förstärker barriären för barn marginellt.

## **I kompletteringsunderlaget:**

### *kap 3.1 Bildtexten figur 9*

Figur 9 visar drivningsupplägget för södra delen av Förbifart Stockholm. Röda pilar visar drivningsriktningen för tunnelarna och de blå pilarna visar hur bergmassorna transporteras. Pilarna indikerar riktningar för drivning och bergflöden – inte transportvägar för bergmassorna.

### *kap 3.1 Bildtexten figur 10*

Figur 10 visar drivningsupplägget för södra delen av Förbifart Stockholm. Röda pilar visar drivningsriktningen för tunnelarna och de blå pilarna visar hur bergmassorna transporteras. Pilarna indikerar riktningar för drivning och bergflöden – inte transportvägar för bergmassorna.

### *kap 3.2 första stycket*

En arbetstunnel föreslås vid Skärholmsvägen strax nordost om Skärholmens busstorg. Påslaget för tunneln och etableringen föreslås ligga i anslutning till skogsområdet mellan Skärholmsvägen och E4/E20 strax norr om Skärholmens busstorg. Från arbetstunneln i Skärholmen transporteras berget okrossat till upplag söder om Stockholm med lastbil. Alternativt kan berget förkrossas i tunneln. Byggtiden här har beräknats till minst fyra år.

### *kap 8.2 s 20 femte stycket ny text*

De okrossade sprängstensmassorna som inte skall köras till fast anläggning direkt med bil kan spolas av innan de tas ut ur tunneln och på så vis minska risken för läckage. Vatten från tunneldrivningen kommer att efter olje- och slamavskiljning att hanteras som spillvatten.

### *kap 3.4 första stycket*

Från trafikplats Lovö föreslås att anslutningsramper samt en arbetstunnel drivs ner till huvudtunnelarna. Arbetstunneln tar ca 1 år att färdigställa och ramptunnelarna ca 2 år. Arbetstunneln kan förläggas i anslutning till någon av trafikplatserna vid Edeby eller Tillflykten. Bägge alternativen ligger i anslutning till väg 261 varför inga bärlighetshöjande åtgärder behöver göras på det lokala vägnätet. Etableringsytor kommer att behövas i anslutning till arbetstunneln och tunnelmynningar. Byggtiden här har beräknats till minst fyra år.

### *kap 3.5 andra stycket*

Med en tunnel under Lambarfjärden drivs en längre arbetstunnel än i broalternativet, vilket innebär en byggtid på ca 1 år innan huvudtunnelnivån nås. Påslaget för denna arbetstunnel görs på samma plats som i broalternativet. Innan en tillfällig hamn är i drift läggs bergmassorna från arbetstunneln på upplag. Berget transporteras bort med fartyg. Behov av att krossa och sikta vägmaterial på plats finns även i detta alternativ. De tunga transportererna exempelvis betongbilar och tyngre materialtransporter kan färjas över från Hässelbylandet. Material till väggroppen kan tillverkas på vid etableringen. Tiden för när sekundärkross och sikt är i drift kan väljas för att störa så lite som möjligt. Viss materialtransport liksom persontransporter måste gå på lokala vägnätet där vägsystemet behöver förstärkas och regelbundet underhållas.

### *kap 8.5.1 s 23 första stycket*

Ett påslag för arbetstunnel vid Edeby berör naturmark fysiskt utan stora naturvärden.

### *kap 8.5.1 s 24 andra stycket*

Intrånget i kulturmiljön som helhet bedöms som liten eller måttlig, då varaktigheten är begränsad (5-6 år).



*kap 8.6.1 s 25 första stycket*

Ett påslag för arbetstunnel på norra Lovön berör naturmark utan stora naturvärden.

*kap 8.8.5 s 28 första stycket*

Det är mycket tung trafik som trafikerar Bergslagsvägen idag. Det finns flera korsningar i plan för oskyddade trafikanter. De korsningspunkterna borde åtgärdas även med dagens trafiksituation. Ytterligare tung trafik förvärrar situationen marginellt. Bergslagsvägen utgör redan idag barriärer för barn och de korsningar som finns, både i plan och planskilt, fungerar dåligt för barn. Ytterligare tung trafik förstärker barriären för barn marginellt.

## **8 Fråga 13. Redovisning av en samhällsekonomisk kalkyl**

### **I beredningsunderlaget**

På sidan 21 första stycket nästsista raden är det angivet 29%.

### **I kompletteringsunderlaget**

På sidan 21 första stycket nästsista raden, ändrat till 45%.

## **9 Fråga 15. Yttrande från Försvarsmakten och Försvarets radioanstalt**

### **I beredningsunderlaget:**

Yttranden ej bifogade.

### **I kompletteringsunderlaget:**

Yttranden bifogade.