

E 4 Förbifart Stockholm

Komplettering Tillåtlighet

Fråga 1

PM

Slutligt förordad vägkorridor

2009-02-26

Innehåll

1	Kompletteringsuppgift 1	4
2	Bakgrund	5
3	Förutsättningar	5
4	Ny korridor, beskrivning och motiv	6
4.1	Trafikplats Kungens kurva – Kungshatt	6
4.2	Kungshatt – Norra Lovön	8
4.3	Norra Lovön – trafikplats Bergslagsplan	10
4.4	Trafikplats Bergslagsplan – trafikplats Hjulsta	12
4.5	Trafikplats Hjulsta – trafikplats Häggvik	14

1 Kompletteringsuppgift 1

Departementets fråga:

En karta över slutligt förordad vägkorridor. Av kartan ska tydligt framgå korridorens avgränsning i längd och bredd, utrymmen för trafikplater samt på vilka sträckor Vägverket förordar att vägen byggs i ytläge respektive tunnel. Korridorens bredd ska särskilt motiveras.

2 Bakgrund

Mellan år 2002-2006 genomförde Vägverket Region Stockholm en vägutredning för Nord-sydlig förbindelse i Stockholmsområdet. Flera alternativ utreddes och 2005 ställdes den färdiga vägutredningen ut med förslag på tre alternativ, Förbifart Stockholm, Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet.

Efter utställelsen rekommenderade Vägverket att processen skulle drivas vidare med alternativ Förbifart Stockholm. Rekommendationen kommunicerades via beredningsremissen för att slutligen lämnas till Regeringen för tillåtlighetsprövning.

Den vägkorridor som Miljödepartementet ska pröva, baseras på vägutredningens projektering, vilket är en tidig projektering med syfte att hitta en möjlig utformning av projektet. I kommande projekteringsskede, arbetsplan, sker en utförligare projektering på systemnivå för att hitta slutlig lösning samt de markbehov som väganläggningen kräver.

I den handling som överlämnades till Miljödepartementet den 2008-05-19 är korridoren på vissa platser tilltagen för att möjliggöra projektering av alternativa förslag som kommer att utredas i arbetsplanen.

Under hösten 2008 har kunskapen fördjupats med avseende på bergförhållandena och alternativa förslag på trafikplatserna studerats. Resultaten har inneburit att korridorens bredd på vissa platser kan justeras.

3 Förutsättningar

Korridor daterad 2004-11-30 innehåller en väglinje som har varit styrande för val av korridorbredd. Översynen av hela sträckan inklusive trafikplatserna, dialog med berörda kommuner samt fördjupade geotekniska kunskaper har nu inneburit att några trafikplatsers utformning är principiellt lösta och därmed har korridoren justerats. I och med översynen av korridorbredden har hänsyn tagits till gällande fastighetsgränser.

Vägkorridoren förutsätts inrymma de permanenta anläggningsdelar som krävs för vägen. Markytor som krävs under en begränsad tid, exempelvis etableringsytor och arbetstunnlar, inryms ej. Den exakta placeringen av arbetstunnlar, etableringsytor och övriga tillfälliga markanspråk är i dagsläget ej i detalj definierade. I det kompletteringsmaterial som Vägverket nu tagit fram beskrivs ett tänkbart sätt att genomföra anläggningens olika delar. I det fortsatta arbetet med arbetsplanen och i samband med upphandlingen av byggentreprenör kommer de slutliga arbetsytorna att fastläggas. Endast de delar som uppskattas ingå i Vägverkets projekt ingår, dvs åtgärder som genomförs av annan väghållare inräknas ej inom korridoren.

4 Ny korridor, beskrivning och motiv

I redovisade bilder på de kommande sidorna är vägutredningens förordade korridor markerad med lila färg. Den slutligt förordade korridoren är markerad med blå färg.

4.1 Trafikplats Kungens kurva – Kungshatt

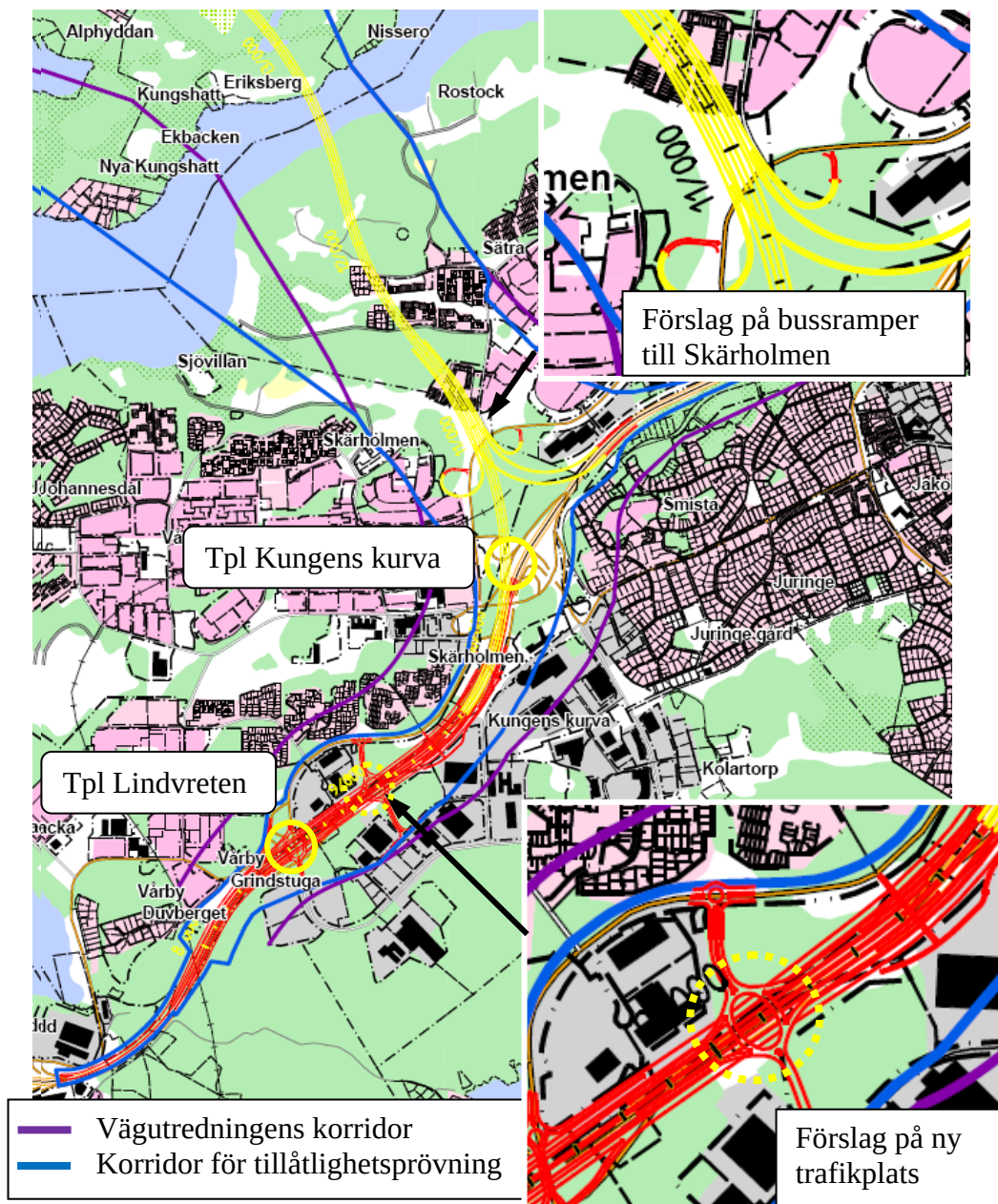
Förbifart Stockholm startar i ytläge vid befintlig väg E4 strax söder om trafikplats Lindvreten. Efter trafikplats Kungens Kurva viker Förbifarten av västerut genom att vägens mittersta körfält går ner i tunnel. Norrifrån ansluter ramper till och från Förbifart Stockholm vid Sätra.

Trafikplats Kungens kurva har utarbetats i samråd med Stockholm stad och Huddinge kommun. Lösningen kommer att kräva viss breddning av befintlig E4 både norr och söder om trafikplatsen.

Mellan trafikplats Lindvreten och trafikplats Kungens kurva finns förslag på en ny trafikplats. Eventuella åtgärder på det kommunala vägnätet ingår inte i projektet och inryms därför inte i korridoren.

För att underlätta för en snabb och effektiv kollektivtrafik, studeras möjlighet att förlägga separata ramper för busstrafiken mellan Skärholmens centrum och Förbifart Stockholm.

När Förbifart Stockholm övergår till tunnelförläggning norr om trafikplats Kungens kurva ökar behovet av korridorbredd för att ha marginaler att ändra väglinjen om kommande geotekniska undersökningar visar på sämre bergförhållande än antaget.



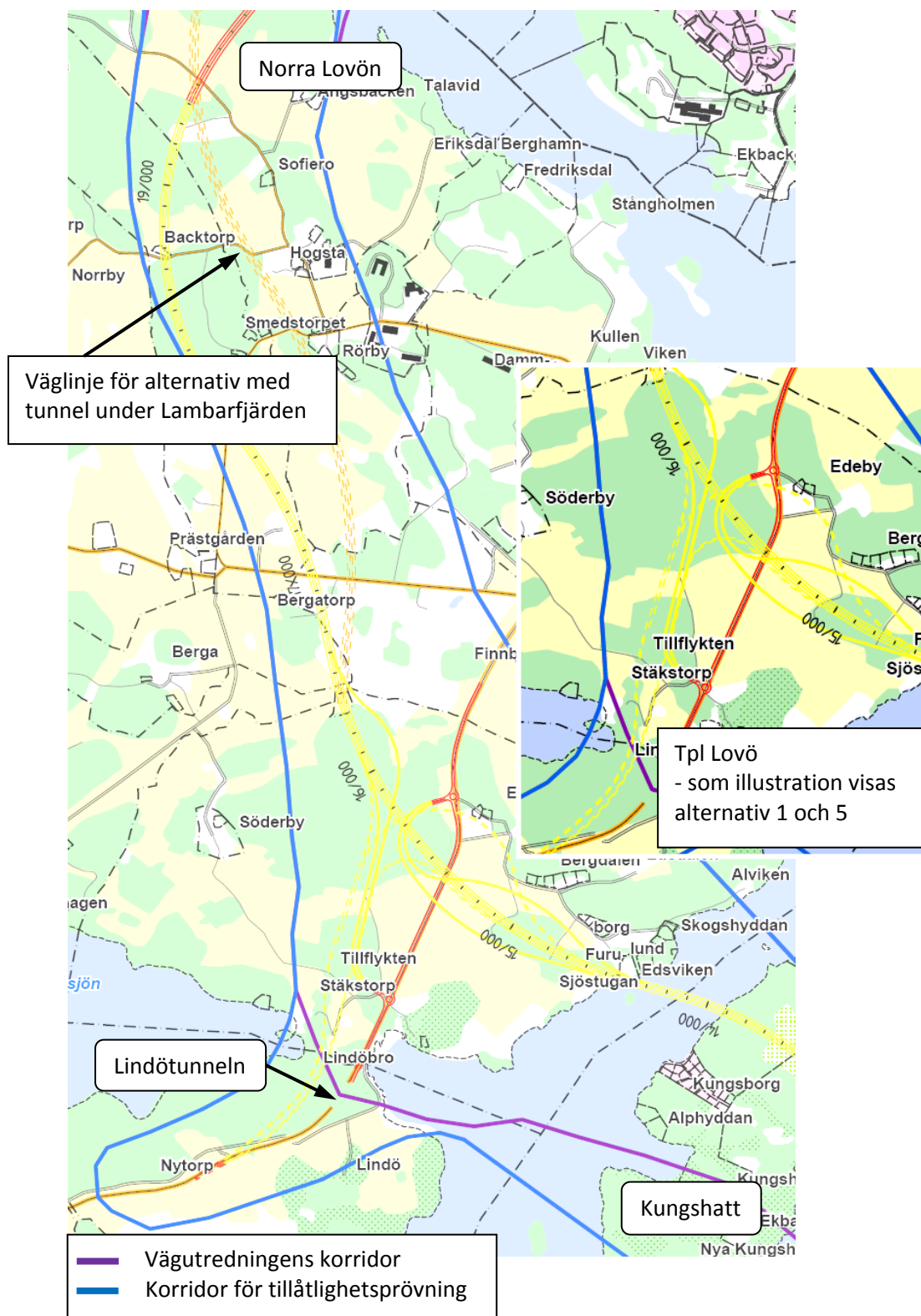
4.2 Kungshatt – Norra Lovön

Från Kungens kurva upp till Norra Lovön är Förbifart Stockholm förlagd i en sammanhängande tunnel.

Trafikplats Lovö har studerats ingående och ett antal alternativ till ursprungligt förslag har studerats (behandlas utförligare i svaret på kompletteringsbegäran punkt 4). Valet av trafikplatslösning påverkar huvudväglinjen redan från Sättra, varför korridorens bredd i detta avsnitt behöver vara tillräckligt bred för att inrymma de olika trafikplatsalternativen.

I översynen av trafikplats Lovö har alternativ studerats där anslutningen ner i tunneln sker sydväst om Lindötunneln. För att möjliggöra sådana lösningar föreslås en breddning av korridoren i detta avsnitt.

De ytförlagda delarna på detta avsnitt består av rampernas anslutning till väg 261 samt på norra Lovön där Förbifart Stockholm med bro över Lambarfjärden ansluter till ett markläge cirka 900 m in på land. En tunnellsöning inryms i samma korridor på Lovön.

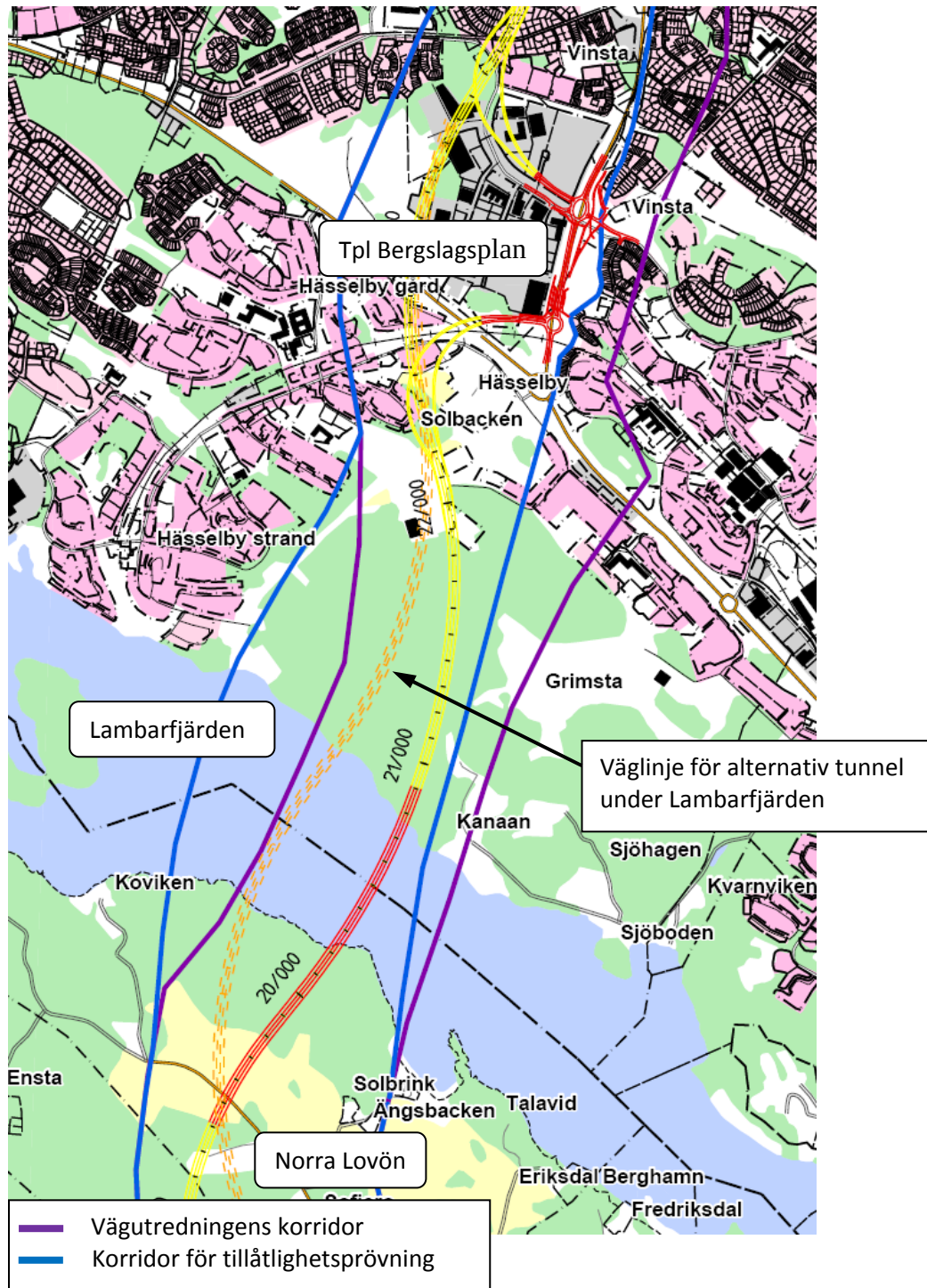


4.3 Norra Lovön – trafikplats Bergslagsplan

Passagen Norra Lovön till Grimsta sker i ytläge. Inledningsvis i ett tråg för att sedan övergå i en bro över Lambarfjärden. Bron ansluter i ytläge i Grimstaskogen men övergår därefter i tunnel upp till trafikplats Bergslagsplan.

I svaret på kompletteringsbegäran punkt 3 finns ett alternativ med tunnel under Lambarfjärden redovisat. En sådan lösning är möjlig, men kräver en annan linjeföring för huvudtunnel för att passera där bergförhållandena är som bäst. Linjen redovisas med orange färg.

Norr om befintlig Bergslagsplan ansluter Förbifart Stockholms ramper till Bergslagsvägen via två cirkulationsplatser.



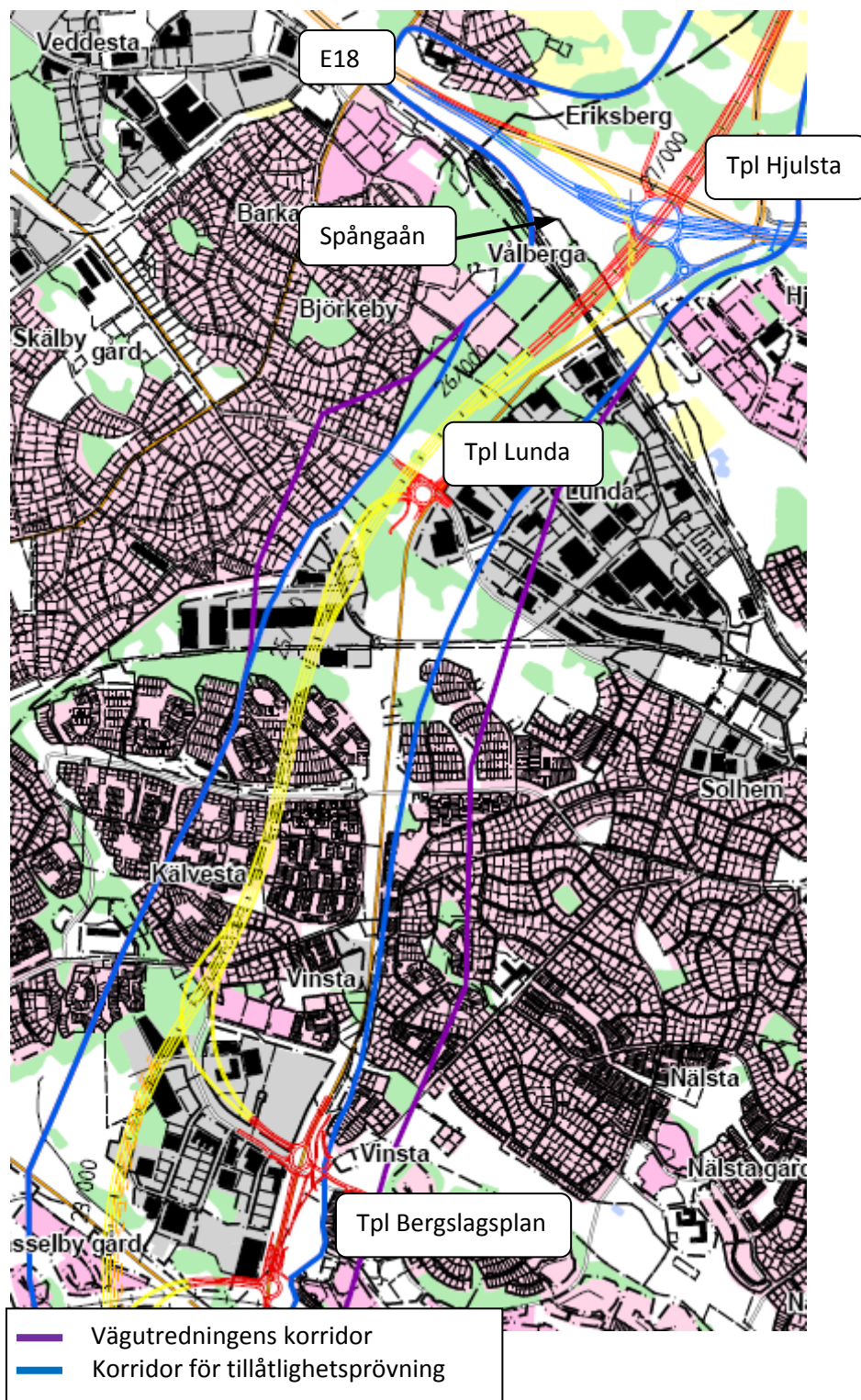
4.4 Trafikplats Bergslagsplan – trafikplats Hjulsta

Förbifart Stockholm går i tunnel från trafikplats Bergslagsplan till strax söder om Spångaån belägen söder om Hjulsta trafikplats.

Trafikplats Lunda är en icke komplett trafikplats, vilket innebär att från Bergslagsvägen vid Lunda finns endast möjlighet att ansluta till Förbifart Stockholm söderut samt endast för trafikanter söderifrån på Förbifart Stockholm att svänga av vid trafikplats Lunda. Pågående geotekniska undersökningar i området indikerar vissa geotekniska problem för trafikplatsens ramper. Alternativ till föreslaget läge för trafikplatsen studeras samt studeras även konsekvenserna för att helt ta bort trafikplatsen.

Förbifart Stockholm passerar och ansluter mot E18 på bro över den trafikplats som byggs ut inom projekt E18 Hjulsta-Kista.

Studier av trafikflödena i den planerade trafikplatsen vid Hjulsta indikerar stora trafikströmmar i riktningen Förbifart Stockholm söderifrån och E18 västerut. För att klara kapaciteterna i trafikplatsen föreslogs redan i vägutredningen en direktramp. Geotekniska undersökningar har dock visat att bergtäckningen för denna ramp inte räcker till utan den behöver byggas ovanifrån, så kallad cut-and-cover. Detta är ett kostsamt sätt att bygga och tillsammans med ökade krav på säkerhetslösningar i denna ramp, studeras nu andra ytförlagda alternativ för att leda trafiken mellan Förbifarten Stockholm söderifrån och E18 västerut.



4.5 Trafikplats Hjulsta – trafikplats Häggvik

Norr om trafikplats Hjulsta är Förbifart Stockholm åter förlagd i tunnel och övergår till ytförläggning söder om trafikplats Akalla. Genom trafikplats Akalla går vägen inledningsvis i ett djupt betongtråg och som övergår till bergskärning. Vägen ansluter sedan norrut genom passage under befintlig E4.

Principerna för trafikplats Häggviks utformning är klar. Vid trafikplats Häggvik har korridoren anpassats för att täcka in eventuella ombyggnader vid anslutningen mot Norrortsleden. Dessutom har korridoren avgränsats norrut och söderut på befintlig E4 jämfört med tidigare föreslagen vägkorridor.

Korridorbredden mellan Trafikplats Hjulsta och trafikplats Häggvik behövs för en eventuell justering av huvudtunneln om de geotekniska förutsättningarna kräver det.

Bilaga 1: Karta över slutligt förordad vägkorridor

Bilaga 2: Karta över slutligt förordad vägkorridor med illustrerade yt- och tunnellägen

Bilaga 3: Karta med beskrivning av skillnader över slutligt förordad vägkorridor och vägutredningens förordade korridor

