

**PM 2005 RIII (Dnr 314-2499/2005)**

## **Nord-sydliga förbindelser**

**Remiss från Vägverket**

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på Vägverkets remiss angående Vägutredningen för Nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet återopas och överlämnas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

**Föredragande borgarrådet Leif Rönngren** anför följande.

### *Bakgrund*

Vägverket Region Stockholm presenterar, i form av en utställning, vägutredningen för nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet under perioden juni-september. En vägutredning är andra delen i den tredelade planeringsprocess som skall genomföras enligt Väglagen. Miljökonsekvensbeskrivningen som godkänts av Länsstyrelsen 10 maj 2005 ingår i de handlingar som ställs ut. Syftet med vägutredningen är att analysera behovet av förbättrade nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet väster om Essingeleden.

Vägutredningen har haft syftet att finna den vägkorridor som bäst

- knyter samman de norra och södra länsdelarna och gör det möjligt att färdas mellan dessa delar utan att belasta Stockholms centrala delar
- skapar en förbifart för långdistanstrafik
- förbättrar framkomligheten på infartslederna
- förbättrar möjligheterna att genom utjämnad tillgänglighet få en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen
- möjliggör en flerkärnig region
- ger förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt.

### *Remisser*

Ärendet har remitterats till marknämnden, trafiknämnden, stadsbyggnadsnämnden samt stadsledningskontoret. Stadsdelsnämnderna Hässelby-Vällingby, Bromma, Rinkeby, Hägersten, Spånga-Tensta, Kista, Liljeholmen och Skärholmen har alla fått remissen för egen del av Vägverket. Synpunkter finns redovisade antingen från nämnden eller förvaltningen beroende på om nämnden har hunnit behandla remissen eller inte. Detta framgår i ärenderedovisningen.

*Stadsledningskontoret* anser att en förstärkning av förbindelserna över Saltsjö-Mälarsnittet är en förutsättning för Stockholms ekonomiska utveckling. Det är viktigt att det blir en utveckling i stockholmsregionen med en gemensam bostads- och arbetsmarknad. En utökad kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet är också en förutsättning för att inte segregationen i regionen skall öka.

*Marknämnden och trafikenämnden* konstaterar att det behövs en ökad trafikkapacitet i Saltsjö-Mälarsnittet väster om Essingeleden, vilket innebär att ett nollalternativ inte är godtagbart. Vidare konstaterar nämnderna att det s.k. *kombinationsalternativet* inte uppfyller de mål som satts i utredningen. Den föreslagna tillkommande pendeltågstunneln kan inte integreras i ett framtida effektivt pendeltågssystem. Den föreslagna utbyggnaden av Huvudstaleden kommer inte att bidra till att lösa bristen i vägkapacitet över Mälaren väster om Essingeleden. Kombinationsalternativet bör därför avföras från fortsatt planering.

*Stadsbyggnadsnämnden* framför att Vägverkets utvärdering visar att de båda vägalternativen, med företräde för Förbifart Stockholm, väl uppfyller målen om framkomlighet, regionstruktur och ekonomisk tillväxt, medan kombinationsalternativet av dessa mål bara uppfyller målen att förbättra framkomligheten i de centrala delarna och på infartslederna. Det alternativet är däremot något bättre vad gäller trafiksäkerhet och miljö.

*Sammanställning av svar från de stadsdelsnämnder som fått remissen för egen del. Vissa av dem har ännu inte nämndbehandlat ärendet, där finns förvaltningens tjänsteutlåtande redovisat.*

*Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning* förordar Förbifart Stockholm som det alternativ som bäst lever upp till de syften och mål som Vägverket och riksdagen formulerat inför anläggandet av en nord-sydlig förbindelse genom stockholmsregionen. Alternativet ger bäst förutsättningar för möjligheten att kunna färdas genom länet utan att belasta centrala Stockholms vägar, att skapa en förbifart för långdistant trafik, att förbättra framkomligheten på infartslederna, att skapa en flerkärnig region och att skapa en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen.

*Bromma stadsdelsnämnd* förordar alternativ *Förbifart Stockholm* som den bästa lösningen på de nord-sydliga trafikförbindelserna i länet eftersom denna lösning ger, enligt nämndens bedömning, den största avlastande effekten för Bromma.

Nämnden vill samtidigt helt avvisa Vägverkets andra förslag, *Diagonal Uhsunda*, som man inte tror kommer att lösa Brommas trafikproblem. Detta eftersom trafikleden planeras så nära den befintliga Essingeleden varför den inte kommer att avlasta Bromma från de starka trafikströmmarna från Mäläröarna och övriga västerort.

*Rinkeby stadsdelsförvaltning* anser att samtliga förslag förutom nollalternativet innebär långsiktiga lösningar på hur trafiken skall ledas genom eller förbi Stockholm. Förvaltningen anser dock att den bästa lösningen för genomfartstrafiken är den som leder trafiken förbi de centrala delarna av staden – *Förbifart Stockholm*. Sett ur ett Rinkebyperspektiv blir tillgängligheten god både mot norr och söder genom anslutningen vid Hjulsta trafikplats.

*Hägerstens stadsdelsnämnd* anser utifrån nämnda förutsättningar att *Förbifart Stockholm* är det bästa alternativet.

Det som talar för *Förbifart Stockholm* och mot *Diagonal Uhsunda* i det lokala perspektivet är de ökade luftföroreningarna på vägavsnittet mellan Kungens Kurva och Västerort, ett torn vid tunnelmynningen i Västertorp som även kan uppfattas störa estetiken och de stora bullerstörningar under den relativt långa byggtiden.

*Spånga-Tensta stadsdelsnämnd* har tagit del av jämförelsen mellan de tre redovisade förslagen i vägutredningen. Nämnden anser att förslaget *Förbifart Stockholm* är lämpligast. Båda vägalternativen är enligt vägutredningen sannolikt samhällsekonomiskt lönsamma, men *Förbifart Stockholm* kan ge något bättre trafikekonomi på lång sikt. Dessutom är det så, att Förbifart Stockholm är en viktig förutsättning för att Lunda företagsområde ska kunna leva och utvecklas.

*Kista stadsdelsförvaltning* anser att kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet behöver förstärkas för att möta ett växande framtida trafikbehov. Tre alternativ finns: Förbifart Stockholm, Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet. Alternativ Förbifart Stockholm förordas, eftersom denna lösning ger den största avlastande effekten för Bromma.

*Läjeholmens stadsdelsförvaltning* anser att ett regionalt perspektiv måste fälla avgörandet i frågan om vilket av vägutredningens alternativ som skall förordas. Den vägutredning som Vägverket redovisar anser förvaltningen sammantaget, ur ett regionalt perspektiv, pekar på *Förbifart Stockholm* som det bästa alternativet. Stockholms stad har dessutom i sin planering sedan mer än tio år utgått ifrån att *Förbifart Stockholm* skall byggas. Förvaltningen förordar därför att *Förbifart Stockholm* byggs.

*Skärholmens stadsdelsförvaltning* anser att *Förbifart Stockholm* behövs för att Skärholmen – Kungens Kurva ska utvecklas till en regional kärna. Det är viktigt att kommunerna arbetar aktivt för att planerna för *Förbifart Stockholm* inte försvårar eller fördröjer den fortsatta utbyggnaden av Skärholmen – Kungens Kurva. Även om det inte ingår i utredningen så borde möjligheten att färdas kollektivt på *Förbifart Stockholm*, undersökas.

#### *Mina synpunkter*

Stockholm är återigen en av landets starkast växande regioner. Konjunkturinstitutet konstaterar i sin Stockholmsbarometer att i stort sett samtliga branscher visar en uppåtående trend. Den stora bostadspolitiska satsningen om att bygga 20 000 bostäder 2003-2006, skapar goda förutsättningar för en bra framtida utveckling. Den pågående integrationen med Mälardalen och omgivande regioner är viktig för Stockholm liksom för övriga städer i området. Vi ser en utveckling med en alltmer gemensam bostads- och arbetsmarknad. För att klara en hög tillväxttakt kombinerat med en hållbar utveckling och sund stadsmiljö, måste samtidigt infrastrukturen förbättras och byggas ut. Citybanan och Mälarbanan är exempel på viktiga projekt liksom Norra Länken.

Men vi ser att trängseln successivt ökar och börjar bli ett problem och ett hinder för regionen. Trafiksystemet i och runt Stockholm är mycket sårbart. Behovet av en förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet behövs, för såväl kollektivtrafik som för biltrafik. Diskussioner om en förbindelse i nord-sydlig riktning, har funnits med sedan Essingeleden byggdes ut på 1960-talet.

Vägverket har nu färdigställt vägutredningen om effektivare nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet. Det är en väl underbyggd utredning som tydligt belyser behov, konsekvenser och möjliga lösningar. Stockholms stad anser att det lämpligaste läget för en ny förbindelse över Mälaren väster om Essingeleden är Förbifart Stockholm. Detta framgår även i stadens översiktsplan antagen av kommunfullmäktige samt i landstingsfullmäktiges antagna regionala utvecklingsplan "RUFSS".

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på Vägverkets remiss angående Vägutredningen för Nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet återopas och överlämnas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 29 september 2005

LEIF RÖNNGREN

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Margareta Olofsson* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att  
som svar på remissen anför följande

Det är angeläget att för framtiden sörja för att en god framkomlighet i regionen. Vid planering för detta är det av vikt att hänsyn tas till de av riksdagen antagna transportpolitiska målen och den målbild som presenteras av Stockholmsberedningen. Som ett underlag för vidare studier i nord/syd axeln skall därför samhällsekonomisk effektivitet och ett perspektiv av långsiktigt hållbar transportförsörjning vara vägledande. I de transportpolitiska målen ligger villkor om att köproblemm skall minska, framkomligheten skall öka, men även att kollektivtrafikens kapacitet skall öka och att föreslagna åtgärder skall öka jämställdheten i trafiksystemet.

Vägverkets vägutredning "Nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet" tar marginellt avstamp ur denna målbild i sin uppdragsbeskrivning, vilket på ett graverande sätt riskerar stödja en utveckling bort från de transportpolitiska målen. Detta eftersom vägverket utifrån sin tolkning av uppdragsbeskrivningen konstaterar att Förbifart Stockholm ger bäst måluppfyllelse.

Förbifart Stockholm leder till ett mer utglesat och perifert bebyggelsemönster i regionen, vilket också ligger i VV:s uppdragsbeskrivning. Den regionala utvecklingsplanen RUFS 2000 konstaterar dock att en mer koncentrerad bebyggelseutveckling påverkar regionens tillväxt och internationella konkurrenskraft mer positivt än den utglesade/perifera som Förbifart Stockholm skall skapa. Regionplanen konstaterar också att mer koncentrerad bebyggelseutveckling leder till en högre tillgänglighet mellan arbetsplatser samt mellan bostäder och arbetsplatser för såväl bil- som kollektivtrafik, än vad som ligger i linje med förbifarten. Att förespråka byggandet av Förbifart Stockholm ur tillgänglighets- framkomlighets- eller tillväxtaspekt måste därför anses som en allvarlig suboptimering. Till ytterligare stöd för detta visar vägverkets, tillsammans med RUFS och även andra bedömare såsom exempelvis SIKKA att framkomligheten 2015 och 2030 har drastiskt försämrats med längre kötider och därmed större effektivitetsförluster efter Förbifartens färdigställande.

Utformningen av Förbifart Stockholm leder också till att kollektivtrafikens andel av de framtida resorna kommer att minska och att bilresandet kommer att öka, bl a för att det blir svårare att kollektivtrafikförsörja regionen när den nuvarande radiella regionstrukturen överges till förmån för en mer "tangentiell". Stockholm stad har också uppmärksammat detta i den av fullmäktige beslutade "Strategi för utveckling av Stockholms stad åren 2006-2008", där fullmäktige konstaterar att staden "bör motverka en utglesning av regionen och därmed bygga vidare på en stjärnformad struktur som medger en god kollektivtrafikförsörjning."

Förbifart Stockholm förmår heller inte hantera lokala, regionala eller nationella beslut och mål rörande miljö kvalitetsnormer eller växthusgaser. Det är uppseendeväckande att den pågående globala klimatdebatten gått vägutredningen helt förbi. Tämigen oberört konstaterar utredningen att utsläppen av exempelvis växthusgaser kommer att öka med vägalternativen.

Förbifart Stockholm går också emot riksdagens beslut i infrastrukturpropositionen 2001 om ökad jämställdhet mellan kvinnor och män i transportsystemet, vilket i och för sig konstateras i utredningen. Med förbifarten fördjupas klyftan mellan kvinnors och mäns resande eftersom det är företrädesvis män som drar den direkta nyttan av investeringen medan situationen för kvinnor försämras i motsvarande grad på grund av uteblivna kollektivtrafiksatsningar och en nettoförsämrad kollektivtrafikförsörjning i regionen.

Vägutredningens förbifartsalternativ måste också betraktas som avgörande intrång i områden som klassas som riksintresse för kulturmiljövården enligt miljöbalken. Kultur-, natur- och fritidsintressen beskärs på ett tämligen våldsamt sätt med vägalternativen.

Diagonal Ulvsunda kan förväntas ha en något mindre utglesande effekt för den framtida regionstrukturen, men är i övrigt behäftad med samma negativa utveckling för regionen med avseende på miljö, kollektivtrafikförsörjning, tillgänglighet, jämställdhet och tillväxt/utveckling.

Vägutredningens terminologi vad gäller tillgänglighet är också anmärkningsvärd och skiljer sig på ett intressant sätt från till exempel Regionplanens och transportekonomers. I utredningens

alternativ som innehåller trängselavgifter, kombinationsalternativet, beskrivs dessa minska tillgängligheten/framkomligheten förutom i de centrala delarna och på infartsleder. RUF 2000 drar tvärtom slutsatsen att alternativ med trängselavgifter ger högre total tillgänglighet i regionen än utan användande av avgifter. RUF beskriver att dessa positiva inomregionala effekter av trängselavgifter uppstår i ett band som sträcker sig upptill tre mil ut från regioncentrum, vilket vederlägger vägutredningens slutsatser om tillgänglighet.

Frågetecken måste också resas kring vägutredningens slutsatser kring kombinationsalternativet. Satsningarna som föreslås torde helt eller delvis sakna förankring bland lokala och regionala aktörer. Det val av järnvägslösningar som föreslås i utredningen måste starkt ifrågasättas, både av kostnadsskäl och ur resande/målpunktssynpunkt. Vägverket borde i utredningen ha utnyttjat den fackexpertis som finns att tillgå vid bedömningar av lämpliga kollektivtrafiksatsningar i regionen, eller helt enkelt kopierat de åtgärder som föreslås i Stockholmsberedningen eller regionplanen.

För att säkerställa ökad framkomlighet, tillgänglighet och samtidigt uppfylla riksdagens transportpolitiska mål torde vara enklare än vad som framgår i utredningen, där uppenbart samhälls-ekonomiskt ohållbara alternativ presenteras som leder bort från de transportpolitiska målen.

Sammanfattningsvis bör Vägverket se över uppdragsformuleringarna, ta till sig de transportpolitiska målen och göra om utredningen så att Stockholmsregionen år 2015-2030 de facto kan åtnjuta ökad framkomlighet, bättre miljö, ett mer jämställt transportsystem, samt fortfarande njuta av kultur- och naturvärden av riksintresse.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Viviann Gunnarsson* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. avslå borgarrådets förslag till svar på remissen.
2. som svar på remissen anföra följande:

Den vidare planeringen för motorvägutbyggnad som Nord-Sydlig förbindelse i Stockholm bör läggas på is i avvaktan på resultat från försöket med trängselavgifter och utökad kollektivtrafik i Stockholm. Först när försöket är genomfört och effekterna utvärderade kan man ta ställning till om vägförbindelserna över Mälaren behöver byggas ut eller om styrande åtgärder och kollektivtrafiksatsningar räcker för att få god framkomlighet. Detta överensstämmer med den fyrstegsprincip som ska vägleda Vägverket i deras arbete, men som inte har tillåtit påverka planeringen i detta projekt.

På det underlag som finns kan konstateras att särskilt Förbifart Stockholm innebär ett antal stora problem. För det första är projektet kraftigt samhälls-ekonomiskt olönsamt. För varje ny kalkyl som görs över kostnaden för leden stiger prislappen och är nu uppe på hissnande 20 miljarder kronor, en summa som inte på långa vägar uppvägs av den nytta vägen genererar. Förbifart Stockholm kommer om den byggs förstöra stora naturvärden. För det andra planeras leden över ett av de mest kulturhistoriskt värdefulla områdena i Sverige och kommer leda till en irreversibel utarmning av vårt kulturarv. Dessutom kommer leden dras på bro genom ett av Stockholms stads mest värdefulla naturområden, Naturreservatet Grimsta. Grimsta naturreservat är än så länge den platsen i Stockholms stad som har lägst bullernivåer. När en sexfilig motorled dras rakt in i reservatet kommer detta värde vara utplånat.

Förbifart Stockholm kommer om den byggs också leda till en utglesad stadsstruktur och motverka stadens arbete att bygga en tät stad. Leden gynnar glesa bostadsområden längre från regioncentrum där bilpendling till centrala delar av staden varje dag är det vanliga transportsättet. Detta skapar fullständigt ohållbara resmönster och omöjliggör såväl de klimatåtaganden Sverige gjort i internationella sammanhang som de lokala och regionala miljömål som satts upp. Förbifart Stockholm är därför inte förenlig med ett långsiktigt hållbart transportsystem.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden *Kristina Axén Olin* och *Sten Nordin* (båda m) och *Lotta Edholm* (fp) enligt följande.

För att Stockholm ska kunna fortsätta att växa och utvecklas krävs ett flertal stora infrastruktur-satsningar. Att bygga en västlig förbifart enligt sträckningen Förbifart Stockholm inom stockholmregionen är oerhört viktigt för att på så sätt få den genomfartstrafik som i dagsläget finns på Essingeleden att köra i en mer västlig sträckning.

Den västliga förbifarten är betydelsefull för såväl tillväxt som framtida bostadsbyggande. Istället för att lägga 3,8 miljarder kronor på ett biltullsförsök på sex månader borde dessa pengar öronmärkas till nya långsiktiga infrastruktursatsningar som Förbifart Stockholm.

## Kommunstyrelsen

**Reservation** anfördes av *Ann-Margarethe Linb* (v) och *Christopher Ödmann* (mp) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen besluta att  
som svar på remissen anför följande:

Det är angeläget att för framtiden sörja för att en god framkomlighet i regionen. Vid planering för detta är det av vikt att hänsyn tas till de av riksdagen antagna transportpolitiska målen och den målbild som presenteras av Stockholmsberedningen. Som ett underlag för vidare studier i nord/syd axeln skall därför samhällsekonomisk effektivitet och ett perspektiv av långsiktigt hållbar transportförsörjning vara vägledande. I de transportpolitiska målen ligger villkor om att köproblem skall minska, framkomligheten skall öka, men även att kollektivtrafikens kapacitet skall öka och att föreslagna åtgärder skall öka jämställdheten i trafiksystemet.

Förbifart Stockholm kommer om den byggs också leda till en utglesad stadsstruktur och motverka stadens och regionens arbete att bygga en flerkärnig, tät stad. Leden gynnar glea bostadsområden längre från regioncentrum där bilpendling till centrala delar av staden varje dag är det vanliga transportsättet. Även Vägverkets egen bedömning, det som framkommer i RUFSS samt bedömare som SIKA visar på att framkomligheten minskar med i ett scenario med byggd Förbifart. Ett sådant transportmönster omöjliggör dessutom såväl de klimatåtaganden Sverige gjort i internationella sammanhang som de lokala och regionala miljömål som satts upp. Förbifart Stockholm är därför inte förenlig med ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Förbifart Stockholm går också emot riksdagens beslut i infrastrukturpropositionen 2001 om ökad jämställdhet mellan kvinnor och män i transportsystemet, vilket i och för sig konstateras i utredningen. Med förbifarten fördjupas klyftan mellan kvinnors och mäns resande eftersom det är företrädesvis män som drar den direkta nyttan av investeringen medan situationen för kvinnor försämras i motsvarande grad på grund av uteblivna kollektivtrafiksatsningar och en nettoförsämrade kollektivtrafikförsörjning i regionen.

Den vidare planeringen för motorvägutbyggnad som Nord-Sydlig förbindelse i Stockholm bör läggas på is i avvaktan på resultat från försöket med trängselavgifter och utökad kollektivtrafik i Stockholm. Först när försöket är genomfört och effekterna utvärderade kan man ta ställning till om vägförbindelserna över Mälaren behöver byggas ut eller om styrande åtgärder och kollektivtrafiksatsningar räcker för att få god framkomlighet. Detta överensstämmer med den fyrstegsprincip som ska vägleda Vägverket i deras arbete, men som inte har tillåtits påverka planeringen i detta projekt.

Förbifart Stockholm kommer om den byggs förstöra stora natur- och kulturvärden. Leden planeras över ett av de mest kulturhistoriskt värdefulla områdena i Sverige och kommer leda till en irreversibel utarmning av vårt kulturarv. Dessutom kommer leden dras på bro genom ett av Stockholms stads mest värdefulla naturområden, Naturreservatet Grimsta. Grimsta naturreservat är än så länge den platsen i Stockholms stad som har lägst bullernivåer. När en sexfilig motorled dras rakt in i reservatet kommer detta värde vara utplånat.

Diagonal Ulvsunda kan förväntas ha en något mindre utglesande effekt för den framtida regionstrukturen, men är i övrigt behäftad med samma negativa utveckling för regionen med avseende på miljö, kollektivtrafikförsörjning, tillgänglighet, jämställdhet och tillväxt/utveckling.

Frågetecken måste också resas kring vägutredningens slutsatser kring kombinationsalternativet. Satsningarna som föreslås torde helt eller delvis sakna förankring bland lokala och regionala aktörer. Det val av järnvägslösningar som föreslås i utredningen måste starkt ifrågasättas, både av kostnadsskäl och ur resande/målpunktssynpunkt. Vägverket borde i utredningen ha utnyttjat den fackexpertis som finns att tillgå vid bedömningar av lämpliga kollektivtrafiksatsningar i regionen, eller helt enkelt kopierat de åtgärder som föreslås i Stockholmsberedningen eller regionplanen.

Vägverket bör se över uppdragsformuleringarna, ta till sig de transportpolitiska målen och göra om utredningen så att Stockholmsregionen år 2015-2030 de facto kan åtnjuta ökad framkomlighet, bättre miljö, ett mer jämställt transportsystem, samt fortfarande njuta av kultur- och naturvärden av riksintresse.

**Särskilt uttalande** gjordes av *Sten Nordin*, *Mikael Söderlund* och *Peter Lundén-Welden* (alla m), *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) och *Ewa Samuelsson* (kd) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (m) och (fp) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

Vägverket Region Stockholm ställer ut vägutredningen för nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet under perioden juni-september. En vägutredning är andra delen i den tredelade planeringsprocess som skall genomföras enligt Väglagen. Miljökonsekvensbeskrivningen som godkänts av Länsstyrelsen 2005-05-10 ingår i de handlingar som ställs ut. Syftet med vägutredningen är att analysera behovet av förbättrade nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet väster om Essingeleden.

Vägutredningen har haft syftet att finna den vägkorridor som bäst

- knyter samman de norra och södra länsdelarna och gör det möjligt att färdas mellan dessa delar utan att belasta Stockholms centrala delar
- skapar en förbifart för långdistant trafik
- förbättrar framkomligheten på infartslederna
- förbättrar möjligheterna att genom utjämnad tillgänglighet få en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen
- möjliggör en flerkärnig region
- ger förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt.

De olika alternativen redovisas i Nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet – sammanfattning av vägutredning, juni 2005 (finns att hitta på <http://www.vv.se/filer/16466/nordsydligaforbindelser.pdf> eller i akten på KF/KS kansli).

Vägverket påbörjade under år 2000 ett utredningsarbete om Effektivare nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet. Avsikten var att studera en ny vägförbindelse över Mälaren väster om Essingeleden. I det inledande arbetet identifierade Vägverket tre vägkorridorer som skulle studeras: *Förbifart Stockholm*, *Ålstensleden* och *Brommagrenen*.

*Förbifart Stockholm* (Västerleden), var en viktig del i Dennisöverenskommelsen. Syftet var att skjuta ut biltrafiken till regionens yttre delar för att ge förutsättningar för en högre kollektivtrafikförsörjning av regionens kärna. *Förbifart Stockholm* går från E4/E20 vid Kungens Kurva via Sättra, Kungshatt, Lovön, Vinsta, Lunda, Hjulsta, till Häggvik. Trafikleden går i huvudsak i tunnlar. Vid övergången av Lambarfjärden mellan Lovön och Grimstaskogen går den på bro och vid Hjulsta i ytläge. *Förbifart Stockholm* är mittdelen i den så kallade Yttre Tvärleden, som är en förbindelselänk mellan väg 73 Nynäsvägen vid Handen i Haninge kommun och väg E18 vid Ullna i Österåker kommun. De övriga delarna är under utbyggnad eller kommer att byggas ut i enlighet med den statliga länsplanen.

Länsstyrelsen beslutade att en ny vägförbindelse över Mälaren kan antas ha stor miljöpåverkan och Vägverket genomförde därför under år 2002 ett så kallat utökat samråd enligt bestämmelserna i Miljöbalken. Vid samrådet framförde Stockholms kommunstyrelse den 27 november 2002 följande:

Med den inriktning som planeras för utredningen kommer det att skapas en god grund för framtida ställningstaganden. Staden förespråkar vidare en utökad vägkapacitet i nord-sydlig riktning väster om regioncentrum. En sådan utökad vägkapacitet bidrar till regional balans och till att skapa en integrerad arbetsmarknad. Av denna anledning bör man enligt staden i utredningen framöver, förutom nollalternativet, studera *Förbifart Stockholm* och *Ålstensleden*. Staden framhöll vidare att även alternativa metoder för att uppnå det önskade resultatet bör studeras och att kollektivtrafikutbyggnad och avgiftssystem är exempel på sådana metoder som utredningen bör granska.



I det fortsatta arbetet med vägutredningen definierade Vägverket en ny vägkorridor, *Diagonal Ulvsunda*, som var en vidareutveckling av Ålstensleden och Brommagrenen. *Diagonal Ulvsunda* är en i huvudsak tunnelförlagd förbindelse mellan E4/Södertäljevägen vid Fruängen och E4/Uppsalavägen vid Kista. I vägutredningen har därför *Förbifart Stockholm* och *Diagonal Ulvsunda* studerats.

För att studera ett alternativ med större andel kollektivtrafik har Vägverket även analyserat ett s.k. *kombinationsalternativ*. Det innehåller både vägutbyggnader som Klarastrandsleden, Huvudstaleden, och Ulvsundaleden, ny pendeltågstunnel Älvsjö-Häggvik samt vägavgifter. De två vägalternativen samt kombinationsalternativet ställs mot nollalternativet.

I Vägverkets plan för utbyggnad av det nationella vägnätet som gäller för 2004-2015 finns förbifarten med i slutet av perioden med ett mindre belopp avsatt. Vägverket har därför påbörjat utredningar om alternativ finansiering för att tidigare kunna påbörja en utbyggnad.

## REMISSER

Ärendet har remitterats till marknämnden, trafiknämnden, stadsbyggnadsnämnden samt stadsledningskontoret. Stadsdelsnämnderna Hässelby-Vällingby, Bromma, Rinkeby, Hägersten, Spånga-Tensta, Kista, Liljeholmen och Skärholmen har alla fått remissen för egen del av Vägverket. Deras synpunkter kommer även att redovisas nedan. Antingen finns nämndens svar redovisat men i de fall ärendet inte har hunnit nämndbehandlats redovisas förvaltningens förslag.

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 14 september 2005 har i huvudsak följande lydelse.

En förstärkning av förbindelserna över Saltsjö-Mälarsnittet är en förutsättning för Stockholms ekonomiska utveckling. Det är viktigt att det blir en utveckling i Stockholmsregionen med en gemensam bostads- och arbetsmarknad. En utökad kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet är också en förutsättning för att inte segregationen i regionen skall öka. Befolkningen i Stockholmsregionen växer och därmed minskar kapaciteten i transportsystemet. Men trafikökningen beror inte bara på den växande befolkningen utan även på att vårt levnadsmönster förändras över tiden och att vi gör fler och fler resor per person dagligen.

Vi ser att trängseln successivt ökar och nu är ett problem för Stockholm. Trafiksystemet är också mycket sårbart. Om en av de tunga förbindelserna över Saltsjö-Mälarsnittet av någon anledning skulle falla bort under kortare eller längre tid skulle effekterna för regionen bli enorm. Det är därför viktigt att planeringen för en ny förbindelse drivs med största prioritet. I vägutredningen redovisas två vägalternativ samt ett kombinationsalternativ och ett nollalternativ. *Kombinationsalternativet* omfattar vägutbyggnad, en ny pendeltågsförbindelse, samt vägavgifter.

*Kombinationsalternativet* innebär ingen förstärkning av vägförbindelserna mellan norra och södra sidan endast på spårdelen med en ny pendeltågstunnel. Den kapacitetsbrist som idag finns på spårsidan anser kontoret kommer försvinna i och med att Citybanan byggs, och att någon ytterligare förstärkning därmed inte behövs under överskådlig tid. Kombinationsalternativet skapar bättre framkomlighet i de centrala delarna eftersom det innehåller vägavgifter. Målen vad gäller förbättrad tillgänglighet över Saltsjö-Mälarsnittet uppfylls däremot inte, vilket är det viktigaste argumentet för en ny nord-sydlig förbindelse. Detta alternativ minskar ej hellre den sårbarhet staden har med nuvarande förbindelser.

Alternativet med *Diagonal Ulvsunda* för trafiken in i områden som idag är tätbebyggda och skapar problem i ett infartsnät som redan idag är överbelastat. Vid en jämförelse mellan de båda vägalternativen har *Förbifart Stockholm* en betydligt större måluppfyllelse genom att den ger bäst

tillgänglighet mellan norra och södra sidan och ger störst förutsättningar för en gemensam marknad vad gäller bostäder och arbetsplatser i regionen. *Förbifart Stockholm* skapar också möjligheter att hantera gods i Stockholmsregionen på ett effektivt, och för miljön bättre sätt. Möjligheter finns här att klara omlastningar utanför staden och sedan på ett effektivt sätt få in godset i staden utan att belasta det inre vägnätet mer än nödvändigt.

I gällande översiktplan(ÖP99) och i Regionplanen är också en nordsydlig förbindelse redovisad via förbifartsalternativen. Vid framtagandet av dessa planer har denna sträckning ställts mot alternativ liknande *Diagonal Uhsunda* men man har i båda fallen kommit fram till att förbifartsalternativet bäst uppfyller målet med en nord-sydlig förbindelse.

Förbifarten skapar också möjligheter att bli en viktig länk i regionens kollektivtrafik, både mellan norra och södra sidan och mellan de tunga regionala kärnorna och centralare delar av staden. Stadsledningskontoret förordar därför att alternativet *Förbifart Stockholm* väljs för det fortsatta arbetet med arbetsplan, och att regeringen skyndsamt medger tillåtelse enligt Miljöbalken att anlägga denna vägförbindelse.

I det fortsatta arbetet bör man också närmare utreda utformningen av anslutande vägnät, särskilt i södra delen vid Skärholmen-Kungens Kurva så att dagens problem med trafiken som en barriär minskas och möjlighet ges för en bättre integrering i bebyggelsen och en utveckling av en ny sammanhängande stadsbygd mellan Stockholm och Huddinge kommuner. Det är också viktigt att en bättre tillgänglighet till trafiklederna skapas i detta område. I norra delen vid Lambardfjärden är det viktigt med en omsorgsfull planering eftersom trafikleden här går genom områden som har ett stort natur- kultur och rekreativvärde. Buller- och avgasproblem kan uppkomma på några ställen och det är viktigt att hänsyn tas till detta och också att ekonomiska medel reserveras i kalkylen för att åtgärda detta.

I Vägverkets nationella plan för vägtransportsystemet under perioden 2004-2015 finns endast ett mindre belopp reserverat i slutet av planeringsperioden. Det är därför viktigt att Vägverket med högsta prioritet utreder möjligheterna till alternativ finansiering så att byggstart kan ske så snart projekteringsarbetet är avslutat.

**Trafiknämnden** beslutade den 29 augusti 2005 att godkänna förvaltningens förslag till beslut.

*Reservation* anfördes av *Ann-Marie Strömberg* (v), bilaga.

*Reservation* anfördes av *Per Bolund* (mp), bilaga.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Sten Nordin* (m), *Helena Bonnier* (m), *Madeleine Sjöstedt* (fp), *Claes Fleming* (fp) och *Björn Nyström* (kd), bilaga.

**Marknämnden** beslutade den 1 september 2005 att godkänna förvaltningens förslag till beslut.

*Reservation* anfördes av *Kajsa Stenfelt* (v), bilaga.

*Reservation* anfördes av *Åsa Romson* (mp), bilaga.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Sten Nordin* (m), *Anna Wersäll* (m), *Ulf Fridebäck* och *Maurice Forslund* (kd) enligt följande.

För att Stockholm ska kunna fortsätta att växa och utvecklas krävs ett flertal stora infrastruktursatsningar. Att bygga en västlig förbifart enligt sträckningen Förbifart Stockholm inom stockholmregionen är oerhört viktigt för att på så sätt få den genomfartstrafik som i dagsläget finns på Essingeleden att köra i en mer västlig sträckning. Istället för att lägga 3,5 miljarder kronor på ett

biltullsförsök på sex månader borde dessa pengar öronmärkas till nya långsiktiga infrastruktur-satsningar som Förbifart Stockholm.

**Mark- och trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 6 juli 2005 har i huvudsak följande lydelse.

*Analys och konsekvenser – val av alternativ*

Staden har i olika sammanhang framhållit behovet av förbättrade förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet. Det är en förutsättning för att stockholmsområdet kan fungera som en gemensam arbets- och bostadsmarknad, vilket i sin tur är en förutsättning för en fortsatt positiv utveckling av regionen i termer av välfärd och en hög sysselsättning. I exempelvis Stockholms översiktsplan, som antogs av kommunfullmäktige 1999 och som redovisar stadens markanvändning och bebyggelseutveckling, utgör reservatet för Förbifart Stockholm en viktig del för en väl fungerande stad framöver. Yttre Tvärleden med Västerleden anges i översiktsplanen vara ett riksintresse enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser.

I anslutning till riksdagens infrastrukturproposition frågade Länsstyrelsen kommunerna om brister och investeringsbehov i länets transportsystem för perioden 2002-2011. I sitt svar på remissen uttalade kommunstyrelsen i beslut den 17 oktober 2001 bl.a. att Förbifart Stockholm snarast måste byggas.

Behovet av förbättrade förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet gäller såväl kollektivtrafiken som biltrafiken. För ett par år sedan tillkom Tvärbanan, som i sin västra del utgör en spårväg över Mälaren mellan Liljeholmen och Alvik. Ett annat, mycket viktigt kollektivtrafikprojekt som nu kommer att förverkligas är Citybanan, pendeltågstunneln i nord-sydlig riktning genom centrala Stockholm med de nya stationerna Stockholm City och Odenplan.

Öppnandet av Södra länken i höstas har ytterligare visat att Essingeleden inte har och än mer inte kommer att ha tillräcklig kapacitet för trafikutbytet i nord-sydlig riktning väster om innerstaden. En förstärkning av vägkapaciteten är därför helt nödvändig för den fortsatta tillväxten av regionen och nödvändig om regionen skall dra nytta det sammanlagda arbetskraftsutbud som finns norr och söder om Mälarsnittet.

I det s.k. kombinationsalternativet ingår ytterligare en pendeltågsförbindelse i nord-sydlig riktning utöver den pendeltågsförbindelse som nu kommer till stånd, d.v.s. Citybanan under centrala Stockholm. Vägverket har i sin vägutredning inte kunnat visa hur en sådan ytterligare pendeltågsförbindelse skulle kunna bidra till ett effektivt och samverkande pendeltågssystem i regionen. Underhandsdiskussioner med Banverket bekräftar stadens uppfattning att en sådan ytterligare pendeltågstunnel som föreslagits mellan Älvsjö och Häggvik inte är ett realistiskt förslag som bidrar till att lösa trafikproblemen i nord-sydlig riktning, och kommer inte heller att kunna ge ökad andel kollektivtrafikresor. Inte heller den vägutbyggnad som ingår i kombinationsalternativet, en utbyggnad av Huvudstaleden, underlättar trafikutbytet i själva Saltsjö/Mälarsnittet utan ger endast en ytterligare påfrestning på Essingeledens begränsade trafikkapacitet.

Vad avser kollektivtrafiken vill kontoren framhålla att en ny vägförbindelse över Mälaren i den sträckning som anges för Förbifart Stockholm skulle innebära faktiska och betydande förbättringar för kollektivtrafiken. SL bygger nu ut en stombusstrafik i länet, inledningsvis i de sektorer som saknar spårförbindelser till Stockholms centrala delar. En vägförbindelse i korridoren för Förbifart Stockholm skulle möjliggöra en omfattande busstrafik med ett flertal stombusslinjer som kan knyta samman de regionala stadskärnor som pekats ut i den regionala utvecklingsplanen, såsom Kungens kurva/ Skärholmen, Barkarby – Jakobsberg och Kista – Sollentuna - Häggvik. En sådan stombusstrafik med bekväma bussar och en hög turtäthet kommer att väl kunna konkurrera med biltrafiken, både i tid och i kostnad.

Att ytterligare vägkapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet skulle behövas var väl känt när Essingeleden byggdes ut på 1960-talet. I 1960 års trafikledsplan för Stockholm ingick en avgrening av Essingeleden från Stora Essingen till Brommalandet genom en broförbindelse, Essingeledens Brommagren. I planeringen på 1960-talet redovisades också en vägförbindelse väster om Essingeleden, den s.k. Kungshattsförbindelsen. I slutet av 1960-talet skissades i regionplanarbetet

ytterligare en vägförbindelse över Mälaren. Denna ytterligare förbindelse, Ålstensleden, som redovisades i ett läge mellan Essingeleden och Kungshattsleden väckte stark kritik och avfördes tidigt i planeringen.

Man kan konstatera att en vägförbindelse i sträckningen Förbifart Stockholm har ingått i stadens översiktliga planering sedan 1960-talet. Under första delen av 1990-talet gjordes ett omfattande planeringsarbete för denna led under namnet Västerleden. Förbifart Stockholm ingår i stadens översiktsplan och i den regionala utvecklingsplanen RUFFS, som antogs av Landstinget år 2002. Även i grannkommunerna Huddinge, Järfälla, Sollentuna, Sundbyberg och Solna har planeringen sedan lång tid tillbaka baserats på att den kommande vägförbindelsen över Mälaren väster om Essingeleden ges sträckningen enligt Förbifart Stockholm.

Eftersom vägkorridoren för Diagonal Ulvsunda har definierats först häromåret i Vägverkets utredningsarbete har ingen bebyggelse planerats med utgångspunkt från denna trafikled. Där emot har en stor del av bebyggelseplaneringen i berörda områden baserats på att en övergripande trafikled så småningom kommer att anläggas i reservatet för Förbifart Stockholm. Som exempel kan nämnas att tillgängligheten till bostads- och arbetsområdena i Vällingby – Lunda – Kista kommer att väsentligt förbättras genom tillkomsten av Förbifart Stockholm.

En stor fördel med Förbifart Stockholm jämfört med Diagonal Ulvsunda är att man får den kringgående biltrafiken på längre avstånd från den centrala kärnan i regionen. I en storstadsregion av Stockholms karaktär måste kollektivtrafiken ges förtur i de centralaste delarna av regionen och i det radiella nätet medan biltrafiken får svara för mycket av trafikutbytet på det tangentiella nätet, speciellt på längre avstånd från city.

Efter tillkomsten av Essingeleden på 1960-talet baserades stadens trafikplanering på att staden först bygger Essingeledens Brommagren och därefter byggs Förbifart Stockholm, då kallad Västerleden. Även om Essingeledens Brommagren formellt avfördes år 2002 från fortsatt planering genom Vägverkets förstudie, avfördes den i praktiken redan cirka tio år tidigare från fortsatt planering. Utbyggnadsordningen för förbindelser över Mälaren ändrades nämligen i början av 1990-talet genom tillkomsten av den trafiköverenskommelse som formellt kallades Överenskommelse om infrastrukturens utbyggnad i Stockholmsregionen, men oftast kallad Dennisöverenskommelsen. Denna överenskommelse godkändes av Stockholms kommunfullmäktige i januari 1993 och godkändes även av fullmäktige i Stockholms läns landsting och av staten genom beslut i regering och i riksdag.

En viktig del i Dennisöverenskommelsen var att en ny vägförbindelse över Saltjö/Mälarsnittet skulle anläggas, Västerleden, med sträckning enligt Förbifart Stockholm. Genom detta beslut avstod man från planerna att bygga ut Essingeledens Brommagren. Syftet med att bygga ut Västerleden utan att dessförinnan bygga ut Brommagrenen var att skjuta ut biltrafiken till regionens yttre delar för att ge förutsättningar för en högre kollektivtrafikförsörjning av regionens kärna.

Det bör vidare framhållas att Förbifart Stockholm är "mittendelen" i den s.k. Yttre Tvärleden, som är en förbindelseled mellan väg 73 Nynäsvägen vid Handen i Haninge kommun i söder och väg E18 Norrtäljevägen vid Ullna i Österåkers kommun i norr. Förbifart Stockholm får stor betydelse för stockholmsregionens strukturella utbyggnad, särskilt som de två övriga delarna av Yttre Tvärleden, Södertörnsleden och Norrortsleden, är under utbyggnad eller kommer att inom de närmaste åren byggas ut i enlighet med den statliga länsplanen för den regionala transportinfrastrukturen.

Förbifart Stockholm ingår som ett projekt i Vägverkets plan för utbyggnad av det nationella vägnätet under tolvårsperioden 2004-2015, en plan som fastställdes av regeringen förra året. Förbifarten har dock medelstillsdelning med endast ett mindre belopp och först i slutet av planen. Vägverket har därför påbörjat utredningar om alternativ finansiering av projektet för att tidigare kunna påbörja en utbyggnad.

#### *Analys och konsekvenser – kommentarer till valt alternativ*

Kontoren har medverkat i Vägverkets utredningsarbete och har därmed kunnat ge synpunkter på och även påverka utredningsresultatet. Kontoren vill dock framhålla att utformningen av förbi-

fartens anslutning till väg E4 vid Kungens kurva/Skärholmen måste studeras ytterligare, både för att få en bra och effektiv anslutning till det lokala väg- och gatunätet i området och för att kunna reducera trafikledningens barriäreffekter i största möjliga mån. Kontoren vill i anslutning till detta anföra följande.

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholm anger att Skärholmen - Kungens Kurva bör utvecklas till en delregional kärna. Detta bekräftas i Stockholms "Söderortsvision" och av pågående samarbetsprojekt mellan Stockholm och Huddinge som syftar till att förstärka samband och kommunikationer mellan områdena. Kommunerna har samma synpunkter i fråga om utformningen av förbifarten i Kungens Kurva/Skärholmsområdet.

Utvecklingen av en attraktiv regionkärna med tillväxtpotential förutsätter god tillgänglighet såväl i väg- som spårsystemen. Den stora trafikbarriären väg E4 separerar idag områdena från varandra och förhindrar integrering.

Vägutredningen, som i detta område baseras på den gamla Västerledsplanen, uppvisar brister rörande områdets anslutningar till förbifarten. Trafikledningens barriärverkan i området förstärks också. Detta försvårar utvecklingen av en sammanhängande regionkärna på platsen. Kontoren önskar därför att vägprojektet överarbetas vid Skärholmens trafikplats så att:

- bättre tillgänglighet skapas till trafikledningssystemet genom att störande och svårorienterade omvägar undviks
- dagens trafikbarriär på platsen reduceras så att den på sikt kan överbryggas med en sammanhängande stadsbygd mellan Skärholmen och Kungens Kurva.

Stockholm och Huddinge har studerat olika möjligheter att undanröja dessa olägenheter och anser att det finns motiv för att utöka vägkorridoren åt söder och väster vid Skärholmsområdet.

### ***Kontorens förslag***

Vägverket har nu färdigställt vägutredningen för effektivare nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet. Till vägutredningen finns en av Länsstyrelsen godkänd miljökonsekvensbeskrivning. Detta bildar tillsammans ett enligt kontorens uppfattning brett och ingående utredningsmaterial som gör det möjligt att ta ställning till det för staden och för samhället i övrigt lämpligaste alternativet.

Kontoren konstaterar att det s.k. kombinationsalternativet inte uppfyller de mål som satts i utredningen. Den föreslagna pendeltågstunneln mellan Älvsjö och Häggvik kan inte integreras i ett framtida effektivt pendeltågssystem. En utbyggnad av Huvudstaleden kommer inte att bidra till att lösa bristen i vägkapacitet över Mälaren väster om Essingeleden. Kombinationsalternativet bör därför avföras från fortsatt planering.

Det material som Vägverket nu har tagit fram i arbetet med nord-sydliga förbindelser för de två skisserade vägkorridorerna över Mälaren har med intresse studerats av kontoren. Vid en jämförelse mellan de två vägkorridorerna har dock kontoren inte funnit något i det av Vägverket framtagna underlagsmaterialet som pekar på att en trafikled i korridoren Diagonal Ulvsunda skulle ha några påtagliga fördelar jämfört med en trafikled i korridoren Förbifart Stockholm.

Vägutredningen bekräftar stadens uppfattning att det lämpligaste läget för en ny förbindelse över Mälaren väster om Essingeleden är Förbifart Stockholm, ett läge som har varit en förutsättning för mycket av den bebyggelseplanering som staden bedrivit under de senaste decennierna. Kontoren vill också framhålla att en Förbifart Stockholm skapar möjligheter för SL att fortsätta utbyggnaden av det stombusslinjesystem utanför innerstaden som påbörjats häromåret.

Vägutredningen bekräftar därmed den bedömning som har gjorts i den av kommunfullmäktige antagna översiktsplanen, i vilken en ny förbindelse över Mälaren förutsätts i Förbifart Stockholms sträckning. Även i den av landstingsfullmäktige år 2002 antagna regionala utvecklingsplanen RUF5 ingår Förbifart Stockholm.

Eftersom förbifarten kommer att få stor påverkan på stadens olika delar, är det viktigt att man i den fortsatta planeringen ger förbifartens på- och avfarter en utformning och placering som minskar miljöstörning och barriäreffekter. Kontoren vill särskilt framhålla att förbifartens anslutning till nuvarande väg E4 vid Skärholmen/Kungens Kurva studeras ytterligare för att också få en bra anslutning till det lokala väg- och gatunätet samtidigt som trafikledningens barriäreffekter i området måste påtagligt reduceras.

Mot bakgrund av vad som kontoren här har anfört föreslår kontoren att staden rekommenderar Vägverket att gå vidare med alternativet Förbifart Stockholm och att Vägverket begär att regeringen medger tillåtighet enligt Miljöbalken att anlägga denna vägförbindelse.

Kontoren föreslår att trafiknämnden och marknämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade den 1 augusti 2005 att bordlägga ärendet. Ärendet återkom till stadsbyggnadsnämnden den 18 augusti 2005. Nämnden beslutade att godkänna kontorets förslag till beslut.

*Reservation* anfördes av *Torsten Sandgren* (v), bilaga.

*Reservation* anfördes av *Cecilia Obermüller* (mp), bilaga.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Cecilia Obermüller* (mp), bilaga.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 1 augusti 2005 har i huvudsak följande lydelse.

#### Inledning

Bland Stockholmsregionens utmaningar hör att det geografiska läget långt från de stora europeiska marknaderna i kombination med en jämförelsevis liten regional hemmamarknad måste kompenseras av särskilt stora satsningar på trafikinfrastruktur, både till och från regionen och inom regionen. En förstoring av regionen genom bättre kommunikationer är nödvändig för dess internationella konkurrenskraft. Försvagas denna drabbas hela Sverige.

Stockholms läns befolkning kommer enligt RUFSS 2001 prognoser att öka med i genomsnitt ca 20.000 personer per år under den närmaste 30-årsperioden. Detta ställer krav på ett högt bostadsbyggande. För att skapa bra förutsättningar för detta måste spår och vägar byggas ut till att svara mot det ökande resande som länets ökande befolkning ger upphov till. Om inte nödvändiga investeringar i trafikens infrastruktur kommer till stånd kan bostadsbyggandet försvåras. Kombinationen lågt bostadsbyggande och en bristfällig transportapparat skapar också ohållbara förutsättningar för en utveckling av länets näringsliv och arbetsmarknad och därmed också för den sociala välfärden.

Stockholms län har större problem med framkomlighet än övriga delar av landet, inte minst till följd av att länets befolkningstäta kärna delas av Mälaren - Saltsjön som överbryggas av ett begränsat antal broförbindelser. Stadsbyggnadskontorets trafikanalyser i anslutning till projektet Stockholm 2030 visar att framkomligheten, räknad som kilometer vägar med påtagliga hastighetsreduktioner, sannolikt kommer att försämrats till både år 2015 och år 2030 även om väg- och kollektivtrafiksystemet skulle byggas ut enligt RUFSS. Vid en mindre utbyggnad än enligt RUFSS kommer framkomligheten att försämrats ännu mer.

Länet hyser hälften av dem i Sverige som utsätts för allvarliga bullerstörningar från väg- och gatutrafiken. Samtidigt är stadsbygden tät, stadsmiljön på många håll ytterst värdefull och grönytor en bristvara. De miljöbetingade merkostnaderna för infrastruktur, genom t ex förläggning av vägar och banor i tunnlar, blir därför avsevärt högre än på andra håll i landet.

I Stockholmsregionen har sedan länge frågorna om bättre förbindelser mellan de södra och norra regionhalvorna stått högt på dagordningen. I många sammanhang, särskilt i regionplaneringen, har argument förts fram för att öka tillgängligheten mellan norr och söder och därmed få en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen. Detta skulle ge bättre förutsättningar för såväl en fortsatt ekonomisk tillväxt och internationell konkurrenskraft som för en social utjämning. De idag hårt trafikbelastade inre delarna av regionen skulle kunna avlastas, både genom att regional trafik och genomfartstrafik leds längre ut och genom att en ny vägförbindelse kan ge bättre förutsättningar

ar för nya regionala kärnor som drar åt sig en del av den tillväxt som annars skulle hamna mer centralt.

#### Förbättrade förbindelser över Mälaren har planerats länge

Den regionala planeringen har länge utgått från att det behövs förbättrade förbindelser över Saltsjön- Mälaren på både väg- och spårsidan. För några år sedan tillkom Tvärbanan som i sin västra del utgörs av en spårväg över Mälaren mellan Liljeholmen och Alvik. Frågan om spårkapaciteten över Saltsjö-Mälaren står dessutom nu inför en långsiktig lösning i och med att Citybanan byggs. När den är färdig, senast år 2011, kommer järnvägskapaciteten över Saltsjön - Mälaren att mer än fördubblas och efterfrågan att vara tillgodosedd för en mycket lång tid framöver.

Vad gäller vägarna har nya förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet visats redan i Stockholms Generalplan 1952, och redovisats i regionplaner och utredningar över åren samt i nu aktuella regionplanen RUF 2001 och i Översiktsplan 1999 för Stockholm.

#### Förstärkningar av vägkapaciteten behövs

Planerna för nya nord-sydliga förbindelser har således länge varit ambitiösa sedan tiden för Generalplan 1952. Trots det har bara Essingeleden och Nordsydaxeln tillkommit som förstärkningar av vägkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet. Båda dessa vägar är idag överbelastade och på Essingeleden har trafiken ytterligare ökat sedan Södra Länken tillkom hösten 2004. Fortsatta öknings kan förväntas i takt med den fortsatta tillväxten av regionens befolkning. Det står enligt kontorets mening klart att det behövs en väsentligt ökad vägkapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet.

*Kombinationsalternativet* ger ingen ny sådan kapacitet – en utbyggnad av Huvudstaleden - Klarastrandsleden fyller bara den i och för sig nödvändiga funktionen att leda trafik på ett bättre sätt än idag från Västerort-Sundbyberg-Solna till Ringen och Stockholms City. En ytterligare nord-sydlig spårförbindelse bedöms inte vara aktuell inom överskådlig tid sedan Citybanan färdigställts och en bana mellan Älvsjö och Häggvik har, enligt underhandskontakter med Banverket, knappast någon funktion när det gäller att bidra till ett effektivt pendel- och regionaltågssystem i regionen. Efter Citybanan är nästa stora uppgift på järnvägssidan att nyttja Citybanans ökning av kapaciteten till att förstora regionen genom att främst bygga ut Mälärbanan med två nya spår mellan Tomtebodav och Kallhäll, att bredda Svealandsbanan till två spår samt att bygga höghastighetsbanan Ostlänken från Järna till Nyköping/Skavsta, Norrköping och Linköping. Utbyggnad av dubbelspår till Nynäshamn är också nödvändigt då oljehanteringen i Stockholms hamn flyttar dit.

Kontoret uppfattar *Kombinationsalternativet* som en illustration till att en ny vägförbindelse i väster ingalunda löser alla transportproblem i Stockholmsregionen utan att det dessutom behövs många fler åtgärder, både i form av ytterligare banor och vägar och kanske också vägavgifter. Det finns ett stort antal kombinationer av sådana åtgärder förutom den som illustreras av vägutredningens kombinationsalternativ. Frågan om eventuella vägavgifter är dock komplex. Vägavgifter utan vägutbyggnader riskerar att minska tillgängligheten i regionen genom att öka trafikanternas kostnader, sammanvägda av tid och ekonomiska uppoffringar. Följden kan bli en ytterligare separation av regionhalvorna.

Vad gäller valet mellan *Förbifart Stockholm* och *Diagonal Ulvsunda* kan konstateras att det är den förstnämnda leden som under olika namn varit en grundläggande förutsättning i regionplanarbetet, och i mångt och mycket också för kommunernas planering, sedan 35 år tillbaka. Förbifarten är också enligt Vägverkets bedömning, som enligt kontoret är rimlig, det något bättre alternativet för framkomlighet, regionstruktur och ekonomisk tillväxt. I och med att den ligger längre ut avlastar den en större del av regionen än Diagonalen och den har också, från kapacitets- och miljösynpunkt, mer lämpligt belägna trafikplatser och tillfartsvägar. Förbifarten ger också bättre möjligheter för en effektiv stombusstrafik mellan de södra och norra regionhalvorna. Den bidrar således bättre till att uppnå det för staden viktiga målet att främja en framtida hållbar struktur och utveckling i Stockholms ytterstad.

Diagonal Ulvsunda ligger på ett teoretiskt plan rätt till i regionen genom att den enligt tämligen samstämmiga trafikanalyser drar till sig mycket trafik, t o m mer än Förbifarten. Den skulle, också teoretiskt, bättre kunna trafikförsörja stadens stora utvecklingsområde kring Bromma

flygfält – Mariehäll - Ulvsunda. Här illustreras dock ett klassiskt dilemma i trafikplaneringen – samtidigt ger Diagonalen mycket stora trafikbelastningar, sannolikt svår trängsel, på sina tillfarter, vägar som redan idag är hårt belastade. Genom att den behöver gå ett stycke i ytläge skär den också sönder utvecklingsområdet kring Bromma på ett sätt som svårigen kan förenas med en framtida god miljö för bostäder och arbetsplatser.

Det bör också understrykas att Diagonalen är så ny i planeringsdiskussionerna att det inte är möjligt att inom remisstiden överblicka alla dess konsekvenser. Den skulle fordra en omfattande omarbetning av såväl RUFs som flera kommunala översiktsplaner.

#### Kontoret förordar Förbifarten

Kontoret förordar att Vägverket i det fortsatta arbetet med arbetsplanen går vidare med Förbifart Stockholm och begär att regeringen medger tillåtlighet enligt Miljöbalken att anlägga denna vägförbindelse. Kontoret ser det därvid som väsentligt att Vägverket i det fortsatta arbetet tillsammans med bl a stadens förvaltningar arbetar vidare med frågorna om konsekvenser och utformning av anslutande vägnät, särskilt vid Skärholmen - Kungens kurva samt med en så långtgående miljöanpassning som är möjlig, vilken bland annat innebär att samtliga föreslagna tunnlar kommer till utförande. De ökade koldioxidutsläpp som en Förbifart medför bör Vägverket, som också förslås i Vägutredningen, kompensera genom åtgärder i sina andra roller som myndighet och sektorsansvarig.

#### *Förbifartsalternativet bör överarbetas vid Skärholmen – Kungens Kurva*

Den Regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFs) anger att Skärholmen - Kungens Kurva bör utvecklas till en delregional kärna. Detta bekräftas i Stockholms "Söderortsvision" och av pågående samarbetsprojekt mellan Stockholm och Huddinge som syftar till att förstärka samband och kommunikationer mellan områdena. Kommunerna har i samband med dessa studier samordnat sina synpunkter på Förbifarten i Skärholmsområdet.

Utvecklingen av en attraktiv regionkärna med tillväxtpotential förutsätter god tillgänglighet såväl i väg- som spårssystemen. Den stora trafikbarriären E4/E20 separerar idag områdena från varandra och förhindrar integrering.

Vägutredningen, som i detta område baseras på den gamla Västerledsplanen, uppvisar allvarliga funktionella brister rörande områdets anslutningar till Förbifarten. Trafikledernas barriärverkan i området förstärks också. Detta försvårar eller omöjliggör utvecklingen av en funktionellt sammanhängande regionkärna på platsen. Vägprojektet måste därför överarbetas vid Skärholmens trafikplats så att:

- bättre tillgänglighet skapas till trafikledssystemet genom att störande och svårorienterade omvägar undviks
- dagens trafikbarriär på platsen reduceras så att den på sikt kan överbryggas med en sammanhängande stadsbygd mellan Skärholmen och Kungens Kurva.

Stockholm och Huddinge har låtit studera olika möjligheter att undanröja dessa olägenheter och därvid funnit att det finns motiv för att utöka vägkorridoren åt söder och väster vid Skärholmsområdet.

#### *Förbifartens miljökonsekvenser*

Under sitt arbete med Förstudien och Vägutredningen och under intryck från vad som uttalats från kommuner, föreningar och allmänhet har Vägverket sökt att miljöanpassa Förbifarten som i sin tidigare version i form av Dennisöverenskommelsens Västerled medförde många och svårösta konflikter med natur- och kulturminnesvård samt rekreationsvärden. Detta har skett genom att förlägga leden i tunnel på långt längre sträckor än vad som visades i arbetsplanen för Västerleden. Ytlägen förekommer nu endast i samband med korsningen över Lambarsundet, kring Hjulsta samt mellan Häggvik och anslutningen till Hanstavägen. Särskilt ifråga om de två förstnämnda ytsträckningarna krävs ytterligare överväganden och omsorgsfull planering för att begränsa negativa effekter på natur-, kultur- och rekreationsvärden. Även buller- och luftföroreningsfrågorna måste ägnas stor uppmärksamhet då flera befintliga bostadsområden kommer att påverkas i det läget.



Miljökonsekvensbeskrivningen tar inte ställning till om Förbifart Stockholm i ytläge från Lovön till Grimsta medför påtaglig skada på riksintresset Mälaren med öar och strandområden. Den slår dock fast att ytläget och bron ger stora negativa konsekvenser för detta riksintresse samt måttliga till stora negativa konsekvenser indirekt för riksintresset för kulturmiljövården på Lovön, vilket skall vägas mot riksintresset ny förbifart för en europaväg.

Lambarfjärden är idag ett av få inlopp till Stockholm som har oexploaterade stränder. Det är därför av största vikt att bron i detta känsliga läge får en såväl estetisk utformning av hög kvalitet såväl som ett effektivt bullerskydd. De ökade kostnaderna detta medför måste finnas med i kalkylerna redan från början.

*Nedan följer en redovisning av vad stadsdelsnämnderna har svarat i sina remissvar till Vägverket*

**Bromma stadsdelsnämnd** har framfört följande.

Ett väl fungerande transportsystem i Stockholmsregionen är av nationell betydelse inte minst därför att E 4 genom Stockholms inre delar är en viktig länk i riksvägnätet. Genom att regionens trafiksystem är radiellt uppbyggt så belastas dock infarterna till Stockholm ofta av trafik med andra mål än innerstaden. Under högtrafiktimmarna är framkomligheten dålig vilket i kombination med bristen på förbipassager gör transportsystemet sårbart vid störningar. Hittills har bebyggelsen vuxit från centrum och utåt med regionens viktiga funktioner koncentrerade till Stockholms city. Med en växande befolkning behövs dock fler bebyggelsekärnor med bostäder, arbetsplatser och service.

Bromma har genom sin närhet till Stockholms innerstad och utbyggnaden av nya bostadsområden, på Mäläröarna i synnerhet, kommit att bli allt mer utsatt av trafik. Bergslagsvägen, Drottningholmsvägen och Ulvsundavägen är exempel på större vägar med trafikplatser som ofta korkas igen under rusningstid. Vi förordar alternativet Förbifart Stockholm som den bästa lösningen på de nord-sydliga trafikförbindelserna i länet och som vi anser ger den största avlastande effekten för Bromma och Stockholmsregionen som helhet.

Vi vill samtidigt helt avvisa Vägverkets andra förslag, Diagonal Ulvsunda, som inte tror kommer att lösa Brommas trafikproblem. Detta eftersom trafikleden planeras så nära den befintliga Essingeleden varför den inte kommer att avlasta Bromma från de starka trafikströmmarna från Mäläröarna och övriga västerort. En anknytningspunkt vid Stora Mossen kommer också att förvärra trafiken ytterligare över Tranebergsbron och den långa byggtiden innebär väsentliga störningar och ökade olycksrisker för många boende i Västerled.

**Hägerstens stadsdelsnämnd** har framfört följande.

En kraftig expansion av Stockholm och förorterna har radikalt ändrat förutsättningarna för trafikplaneringen. Stockholmsområdet södra delar utvecklas för närvarande positivt och för en fortsatt gynnsam utveckling handlar det troligen om att på sikt hitta trafiklösningar där flera av de utredda alternativen kan bli nödvändiga.

Som ledning i remissvaret till Vägverket har Vägutredningen, RUFS, Vision 2030, Hägerstens lokala perspektiv och begränsade kompetens legat till grund och ett alternativ har valts ut. Utifrån dessa nämnda förutsättningar anser Hägerstens stadsdelsförvaltning att Förbifart Stockholm är det bästa alternativet.

*Några motiv för ställningstagandet*

Förvaltningen anser att Kombinationsalternativet inte är realistiskt att genomföra utifrån de stora ekonomiska åtaganden som detta skulle medföra för staden.

Vägutredningens analys visar att Förbifart Stockholm är det alternativ som vid en summering ger den bästa framkomligheten.

Analysen visar också att Förbifart Stockholm sammantaget ger en bättre tillgänglighet för bilåkande och kollektivresande och är det alternativ som bäst ansluter till och stödjer regionstrukturen i regionplanen.

Att Förbifart Stockholm ingår i den regionala utvecklingsplanen och också stöds av Vision 2030 genom den uttalade strategin för en gynnsam utveckling av Stockholm. I den regionala utvecklingsplanen framgår att Förbifart Stockholm också är den som bäst anknyter till de regionala utvecklingsområdena och är det alternativ som förespråkas av många av länets kommuner.

Vidare bedöms Förbifart Stockholm vara något gynnsammare än Diagonal Ulvsunda, ur ett miljöperspektiv.

Det som talar för Förbifart Stockholm och mot Diagonal Ulvsunda i det lokala perspektivet är de ökade luftföroreningarna på vägavsnittet mellan Kungens Kurva och Västertorp, ett torn vid tunnelmynningen i Västertorp som även kan uppfattas störa estetiken och de stora bullerstörningar under den relativt långa byggtiden.

Det är alltså stora delar av stadsdelen, Västertorp, Fruängen och den pågående exploatering i Gyllen Ratten området som berörs av den ökade trafikbelastningen och de ökade luftföroreningarna.

En utbyggnad av Diagonal Ulvsunda skulle också innebära att Hägerstensbadet måste flyttas vilket omöjliggör en utbyggnad av nya bostäder utmed Personnevägen i Västertorp.

Det som talar mot Förbifart Stockholm och för Diagonal Ulvsunda är att vägavsnittet mellan Kungens Kurva och Västertorp skulle förses med bullerskydd så att riktvärdet på 55 dB(A) utomhus vid bostäder klaras vid en utbyggnad av vägavsnittet.

Vidare visar beräkningar att Diagonal Ulvsunda är den leden som sväljer mest trafik vilket frigör framkomligheten i centrala delar av staden till fördel för de invånare i stadsdelen och andra delar som reser in till city.

Förvaltningen anser ändå att Förbifart Stockholm utgör det mest fördelaktiga alternativet och önskar därför att Vägverket fortsätter att planera för Förbifart Stockholm med största möjliga hänsyn till miljön.

### **Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings yttrande anför följande.**

En kraftig expansion av Stockholm och förorterna har radikalt ändrat förutsättningarna för trafikplaneringen. Stockholmområdets södra delar utvecklas för närvarande positivt och för en fortsatt gynnsam utveckling handlar det troligen om att på sikt hitta trafiklösningar där flera av de utredda alternativen kan bli nödvändiga.

Som ledning i remissvaret till Vägverket har Vägutredningen, RUFS, Vision 2030, Hägerstens lokala perspektiv och begränsade kompetens legat till grund och ett alternativ har valts ut. Utifrån dessa nämnda förutsättningar anser Hägerstens stadsdelsförvaltning att Förbifart Stockholm är det bästa alternativet.

#### *Några motiv för ställningstagandet*

Förvaltningen anser att Kombinationsalternativet inte är realistiskt att genomföra utifrån de stora ekonomiska åtaganden som detta skulle medföra för staden.

Vägutredningens analys visar att Förbifart Stockholm är det alternativ som vid en summering ger den bästa framkomligheten.

Analysen visar också att Förbifart Stockholm sammantaget ger en bättre tillgänglighet för bilåkande och kollektivresande och är det alternativ som bäst ansluter till och stödjer regionstrukturen i regionplanen.

Att Förbifart Stockholm ingår i den regionala utvecklingsplanen och också stöds av Vision 2030 genom den uttalade strategin för en gynnsam utveckling av Stockholm. I den regionala utvecklingsplanen framgår att Förbifart Stockholm också är den som bäst anknyter till de regionala utvecklingsområdena och är det alternativ som förespråkas av många av länets kommuner.

Vidare bedöms Förbifart Stockholm vara något gynnsammare än Diagonal Ulvsunda, ur ett miljöperspektiv.

Det som talar för Förbifart Stockholm och mot Diagonal Ulvsunda i det lokala perspektivet är de ökade luftföroreningarna på vägningsnittet mellan Kungens Kurva och Västertorp, ett torn vid tunnelmynningen i Västertorp som även kan uppfattas störa estetiken och de stora bullerstörningar under den relativt långa byggtiden.

Det är alltså stora delar av stadsdelen, Västertorp, Fruängen och den pågående exploatering i Gyllen Ratten området som berörs av den ökade trafikbelastningen och de ökade luftföroreningarna.

En utbyggnad av Diagonal Ulvsunda skulle också innebära att Hägerstensbadet måste flyttas vilket omöjliggör en utbyggnad av nya bostäder utmed Personnevägen i Västertorp.

Det som talar mot Förbifart Stockholm och för Diagonal Ulvsunda är att vägningsnittet mellan Kungens Kurva och Västertorp skulle föras med bullerskydd så att riktvärdet på 55 dB(A) utomhus vid bostäder klaras vid en utbyggnad av vägningsnittet.

Vidare visar beräkningar att Diagonal Ulvsunda är den leden som sväljer mest trafik vilket frigör framkomligheten i centrala delar av staden till fördel för de invånare i stadsdelen och andra delar som reser in till city.

Förvaltningen anser ändå att Förbifart Stockholm utgör det mest fördelaktiga alternativet och önskar därför att Vägverket fortsätter att planera för Förbifart Stockholm med största möjliga hänsyn till miljön.

### **Kista stadsdelsförvaltnings yttrande**

Förvaltningen har noterat att Stockholms trafikkontor och markkontor anser att det s.k. kombinationsalternativet inte uppfyller de mål som satts i utredningen samt att den föreslagna pendeltågstunneln mellan Älvsjö och Häggvik inte kan integreras i ett framtida effektivt pendeltågssystem. Vidare framförs att en utbyggnad av Huvudstaleden inte kan bidra till att lösa bristen i vägkapacitet över Mälaren väster om Essingleden. Stadsdelsförvaltningen har inte någon egen uppfattning i denna fråga.

En jämförelse mellan alternativen som sker i utredningen visar att Förbifart Stockholm vid en summering ger den bästa framkomligheten. Förbifart Stockholm ger sammantaget en bättre tillgänglighet för bilåkande och kollektivresande och är det alternativ som bäst ansluter till och stödjer regionstrukturen i regionplanen. De båda vägutbyggnadsalternativen betyder mest för att öka den ekonomiska tillväxten genom att arbetsplatser får tillgång till en större arbetsmarknad. Detta har särskild stor betydelse för tillväxtföretag som anställer kvalificerad personal, vilket till stor del är fallet i Kistaregionen. Utredningar som Kista Science AB låtit göra bland företag i Kista visar att personal är mycket obenägna att flytta för att komma närmare sina arbetsplatser då man av olika skäl är mycket rotad i sina inboda boendecområden. Många har långa resvägar och är därför beroende av bra regionala förbindelser.

Vägutbyggnadsalternativen Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda innebär ökad trafik men de planerade vägtunnlarna ger hög trafiksäkerhet.

Förbifart Stockholm är det alternativ som ger mest negativa konsekvenser för natur- och kulturmiljö samt friluftsliv av lokalt, regionalt och nationellt intresse. Analyser av samhällsnyttan visar att det är små skillnader mellan vägutbyggnadsalternativen men indikerar att Förbifart Stockholm ger något bättre trafikekonomi.

Stadsdelsförvaltningen anser att vägutredningen visar att de mål som satts upp och redovisats inledningsvis ovan inte kan nås med andra åtgärder än vägutbyggnader. Av de två alternativ som redovisas anser stadsdelsförvaltningen av Förbifart Stockholm är det överlägset bästa ur såväl regional som lokal synpunkt.

Förbifart Stockholm ingår i den regionala utvecklingsplanen. Korridoren är den som bäst ansluter till de regionala utvecklingsområdena. De regionala kärnorna Flemingsberg och Barkaby-Jakobsberg samt Kista-Sollentuna binds samman via den Yttre tvärleden där förbifart Stockholm ingår. Förbifart Stockholm ansluter direkt till Norra länken i Häggvik som är under utbyggnad. Förbifart Stockholm är den som mest tillgodoser det framgångsrika samarbete som sker inom Kista Science city och avlastar det övriga ”interna” trafikinätet i området där flera kommuner ingår. Avsaknaden av tvärförbindelser och/eller bristande kapacitet i dessa har inneburit stora

köproblem under högbelastningstid. Detta har givetvis drabbat även yrkestrafik t.ex. från lastbilsterminalen i Lunda samt kollektivtrafiken med buss. Förbifart Stockholm skulle lösa detta och öppna stora möjligheter att via stombussar knyta samman olika regionala kärnor som ett bra komplement till spårbunden trafik.

Diagonal Ulvsunda ansluter till E 4 strax norr om Kista trafikplats. Det går således inte att köra in till Kista direkt från denna led, utan angöringen måste ske från tidigare trafikplats vid Enköpingsvägen och sedan via Kymlingelänken eller från Husbyhållet. Belastningen på E 4 i ytläge mellan Kista och Häggvik blir mycket stor då även trafiken till norra länken går här och det krävs en utökning till 8 körfält och med ökat buller. Här anges att det för Kistas del har mindre betydelse då bebyggelsen består av sådana verksamheter som tål ökat buller. Det har då dock inte beaktats att en helt ny bostadsstadsdel planeras kring Kista Gård.

Förbifart Stockholm går i tunnel under Igelbäcken och i ett läge som ligger längre ifrån bebyggelsen i Akalla än tidigare. Detta är positivt för Järvafältet och Akalla. En utbyggnad av förbifarten innebär också att Akallavägen kan omvandlas till en lokalväg för långsamtgående trafik och smalnas av vilket gör att dess barriärverkan försvinner. Förbifart Stockholm kommer upp i ytläge efter bebyggelsen i Akalla dock till en början i kraftigt försänkt läge. En trafikplats anordnas vid Hanstavägen med överliggande rondell. Trafik till Akalla, Husby och Kista kan här köra in på Hanstavägen. Efter ett kvarter kan även väljas att svänga upp mot nya leden på Esbogatan som planeras byggas till Kista gård och Kista arbetsområde enligt framlagt planförslag.

Det är viktigt att leden i ytläge och trafikplatsen vid Akalla bullerskyddas mot bebyggelsen i Akalla och mot Hansta naturreservat. Förhoppningsvis byggs i detta goda läge kommersiella lokaler som en bullerskärm mot Akalla.

Företrädare för de större partierna i stadsdelsnämnden har vid tidigare samråd i ett gemensamt yttrande uttalat sitt stöd för Förbifart Stockholm. Ett förslag har också då framförts att det ska vara möjligt att vid E 4 i Häggvik kunna svänga söderut på E 4. Detta förslag har noterats men inte beaktats av utredningen. Trafikplatsen blir mycket trafikbelastad och det planeras bli 14 filer där

I utredningen tas inte ställning ännu till en eventuell etapputbyggnad. Stadsdelsförvaltningen vill redan nu framföra att det är mycket önskvärt att etappen Hjulsta – Häggvik genomförs med förtur om beslut om byggande av förbifart Stockholm tas. Redan idag är trafiken på Akallavägen alltför belastande för boende i Akalla och Järvafältet och staden har tvingats göra en tidsbegränsad breddning av vägen för att minska köerna. När Norra länken tas i bruk kommer trafiktrycket till Hjulsta dessutom öka markant.

### **Rinkeby stadsdelsförvaltnings yttrande.**

Samtliga förslag förutom nollalternativet innebär långsiktiga lösningar på hur trafiken skall ledas genom eller förbi Stockholm. Förvaltningen anser dock att den bästa lösningen för genomfartstrafiken är den som leder trafiken förbi de centrala delarna av staden – Förbifart Stockholm. Sett ur ett Rinkebyperspektiv blir tillgängligheten god både mot norr och söder genom anslutningen vid Hjulsta trafikplats. Trafikmängden på Enköpingsvägen förbi Rinkeby bör också minska betydligt med detta alternativ. Förvaltningen anser att insatser för att höja kvalitén inom kollektivtrafiken samt åtgärder för att dämpa och styra biltrafiken mycket väl går att kombinera även med Förbifart Stockholm-alternativet.

### **Spånga-Tensta stadsdelsnämnd anför följande.**

Samtliga förslag förutom nollalternativet innebär långsiktiga lösningar på hur trafiken skall ledas genom eller förbi Stockholm. Förvaltningen anser dock att den bästa lösningen för genomfartstrafiken är den som leder trafiken förbi de centrala delarna av staden – Förbifart Stockholm. Sett ur ett Rinkebyperspektiv blir tillgängligheten god både mot norr och söder genom anslutningen vid Hjulsta trafikplats. Trafikmängden på Enköpingsvägen förbi Rinkeby bör också minska betydligt med detta alternativ. Förvaltningen anser att insatser för att höja kvalitén inom kollektiv-

trafiken samt åtgärder för att dämpa och styra biltrafiken mycket väl går att kombinera även med Förbifart Stockholm-alternativet.

### **Skärholmens stadsdelsförvaltnings yttrande.**

Skärholmen och Kungens Kurva är två områden som på sikt ska växa samman och bli en regional kärna. När dessa två delar möts uppstår nya möjligheter till en stark gemensam utveckling. Många frågor måste lösas gemensamt av de två kommuner som berörs och de många möjligheterna behöver lyftas fram och belysas. Stockholm stad och Huddinge kommun har ett gemensamt arbete för att stödja områdets utveckling. Det råder en gemensam önskan från både regionalt och kommunalt håll att Skärholmen och Kungens Kurva ska utvecklas till en regional kärna. God tillgänglighet till radiella och tangentiella leder och kollektivtrafikknutpunkter är förutsättningar för detta. Förbifart Stockholms tillkomst har därför stor betydelse,

Det är därför viktigt att planerna för förbifart Stockholm inte försvårar eller fördröjer den fortsatta utbyggnaden av Skärholmen – Kungens Kurva.

- Vilket alternativ förordas?

Alternativ Förbifart Stockholm förordas.

Stockholm är en storstadsregion och en motor för den Svenska ekonomin, men vi har fått en proportionellt liten andel av senare års infrastruktursatsningar. Vår region saknar helt en förbifart medan nästan alla svenska orter efter stora vägar har minst en förbifart.

Förbifart Stockholm behövs för att Skärholmen – Kungens Kurva ska utvecklas till en regional kärna. Att kommunerna arbetar aktivt för att planerna för Förbifart Stockholm inte försvårar eller fördröjer den fortsatta utbyggnaden av Skärholmen – Kungens Kurva.

Även om det inte ingår i utredningen så borde möjligheten att färdas kollektivt på Förbifart Stockholm, undersökas.

- Vilka områden och fakta är särskilt viktiga för val av alternativ?

Efter att ha tagit del av jämförelsen mellan de tre redovisade förslagen i vägutredningen väljer förvaltningen Förbifart Stockholm. Båda vägalternativen är enligt vägutredningen sannolikt samhällsekonomiskt lönsamma, men förbifart Stockholm kan ge något bättre trafikekonomi på lång sikt. Dessutom är Förbifart Stockholm en viktig förutsättning för utvecklingen av Skärholmen - Kungens Kurva.

Förvaltningen tror inte att en nord-sydlig förbindelse längre in mot staden löser trafikproblemen i och runt Stockholm.

En fördel med Förbifart Stockholm är den mestadels går under jord i jämförelse med Yttre Tvärleden. Den knyter ihop regionen mellan sydväst och nordväst och förstörar den gemensamma arbetsmarknaden.

- Vilka fördelar respektive nackdelar är särskilt viktiga att beakta?

Nackdelar är att vägutredningen uppvisar allvarliga funktionella brister rörande områdets anslutningar till Förbifarten i Kungens Kurva. Trafikledernas barriärverkan i området förstärks också. Detta försvårar eller omöjliggör utvecklingen av funktionellt sammanhängande regionkärna på platsen. Vägprojektet måste därför överarbetas vid Skärholmens trafikplats så att:

- Bättre tillgänglighet skapas till trafikledssystemet genom att störande och svårorienterade omvägar undviks.
- Dagens trafikbarriär på platsen reduceras så att den på sikt kan överbyggas med en sammanhängande stadsbyggd mellan Skärholmen och Kungens Kurva

Vid utbyggnad av Förbifart Stockholm måste parallellt en utbyggnad av kollektivtrafiken genomföras dvs. utbyggnad av T-banan, tvärsparvägen och busstrafiken.

I väntan på att det skall bli någon förbifart kan man utveckla kollektivtrafiken så att den på ett effektivare sätt kan ta hand om en ökande andel av persontransporterna. Stora förbättringar kan

uppnås på kort sikt utan att vänta på nya spårförbindelser t.ex stombussförbindelse där man har tänkt att tvärsparvägen skall gå.

### **Liljeholmens stadsdelsförvaltnings yttrande.**

De tre alternativen har alla bedömts och jämförts med varandra och med ett nollalternativ.

Stadsdelsförvaltningen anser att ett regionalt perspektiv måste fälla avgörandet i frågan om vilket av vägutredningens alternativ som skall förordas. Den vägutredning som Vägverket redovisar anser förvaltningen sammantaget, ur ett regionalt perspektiv, pekar på Förbifart Stockholm som det bästa alternativet. Stockholm stad har dessutom i sin planering sedan mer än tio år utgått ifrån att Förbifart Stockholm skall byggas. Liljeholmens stadsdelsförvaltning förordar därför att Förbifart Stockholm byggs.

Hela Förbifart Stockholms sträckning ligger utanför stadsdelsnämndens geografiska område och har därmed ingen direkt inverkan stadsdelsområdet. Däremot går Diagonal Ulvsundas tunnlar genom stadsdelen liksom de tunnlar som ska ansluta Södra Länken med Diagonal Ulvsunda. Under byggtiden skulle en utbyggnad av Diagonal Ulvsunda ge negativa effekter för de boende. De som bor ovanpå tunnelarna börjar höra ljud cirka sex veckor innan borrhningen befinner sig rakt under huset. Därefter tar det lika lång tid innan arbetena har avlägsnat sig så långt att ljudet inte längre kan uppfattas.

Ur ett lokalt Liljeholmsperspektiv finns det en faktor som talar för Diagonal Ulvsunda i förhållande till Förbifart Stockholm. Diagonal Ulvsunda förväntas avlasta Essingeleden i större utsträckning än Förbifart Stockholm

## RESERVATIONER M.M.

**Trafiknämnden**

Reservation anfördes av Ann-Marie Strömberg (v) enligt följande.

Trafiknämnden beslutar

att som svar på remissen anför följande:

Det är angeläget att för framtiden sörja för att en god framkomlighet i regionen. Vid planering för detta är det av vikt att hänsyn tas till de av riksdagen antagna transportpolitiska målen och den målbild som presenteras av Stockholmsberedningen. Som ett underlag för vidare studier i nord/syd axeln skall därför samhällsekonomisk effektivitet och ett perspektiv av långsiktigt hållbar transportförsörjning vara vägledande, samt att denna skall vara miljömässigt, ekonomiskt kulturellt och socialt hållbar. I de transportpolitiska målen ligger också villkor om att köproblemm skall minska, framkomligheten skall öka, men även att kollektivtrafikens kapacitet skall öka samtidigt som antalet olyckor skall minska och att föreslagna åtgärder skall öka jämställdheten i trafiksystemet.

Vägverkets vägutredning "Nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet" tar marginellt avstamp ur denna målbild i sin uppdragsbeskrivning, vilket på ett graverande sätt riskerar stödja en utveckling bort från de transportpolitiska målen. Detta eftersom vägverket utifrån sin tolkning av uppdragsbeskrivningen konstaterar att Förbifart Stockholm ger bäst måluppfyllelse.

Förbifart Stockholm leder till ett mer utglesat och perifert bebyggelsemönster i regionen, vilket också ligger i VV:s uppdragsbeskrivning. RUFS 2000 konstaterar dock att en mer koncentrerad bebyggelseutveckling påverkar regionens tillväxt och internationella konkurrenskraft mer positivt än den utglesade/perifera som Förbifart Stockholm skall skapa. Regionplanen konstaterar också att mer koncentrerad bebyggelseutveckling leder till en högre tillgänglighet mellan arbetsplatser samt mellan bostäder och arbetsplatser för såväl bil- som kollektivtrafik, än vad som ligger i linje med förbifarten. Att förespråka byggandet av Förbifart Stockholm ur tillgänglighetsframkomlighets- eller tillväxtaspekt måste därför anses som en allvarlig suboptimering. Till ytterligare stöd för detta visar vägverkets, tillsammans med RUFS och även andra bedömare såsom exempelvis SIKa att framkomligheten 2015 och 2030 har drastiskt försämrats med längre kötider och därmed större effektivitetsförluster efter Förbifartens färdigställande.

Utformningen av Förbifart Stockholm leder också till att kollektivtrafikens andel av de framtida resorna kommer att minska och att bilresandet kommer att öka, bl a för att det blir svårare att kollektivtrafikförsörja regionen när den nuvarande radiella regionstrukturen överges till förmån för en mer "tangentiell". Stockholm stad har också uppmärksammat detta i den av fullmäktige beslutade "Strategi för utveckling av Stockholms stad åren 2006-2008", där fullmäktige konstaterar att staden *"bör motverka en utglesning av regionen och därmed bygga vidare på en stjärnformad struktur som medger en god kollektivtrafikförsörjning."*

Förbifart Stockholm förmår heller inte hantera lokala, regionala eller nationella beslut och mål rörande miljö kvalitetsnormer eller växthusgaser. Det är uppseendeväckande den pågående globala klimatdebatten gått vägutredningen helt förbi. Tämigen oberört konstaterar utredningen att utsläppen av exempelvis växthusgaser kommer att öka med vägalternativen.

Förbifart Stockholm går också emot riksdagens beslut i infrastrukturpropositionen 2001 om ökad jämställdhet mellan kvinnor och män i transportsystemet, vilket i och för sig konstateras i utredningen. Med förbifarten fördjupas klyftan mellan kvinnors och mäns resande eftersom det är företrädesvis män som drar den direkta nyttan av investeringen medan situationen för kvinnor försämrats i motsvarande grad på grund av uteblivna kollektivtrafiksatsningar och en nettoförsämrad kollektivtrafikförsörjning i regionen.

Vägutredningens förbifartsalternativ måste också betraktas som avgörande intrång i områden som klassas som riksintresse för kulturmiljövården och riksintressen enligt miljöbalken. Kultur-, natur- och fritidsintressen beskärs på ett tämligen våldsamt sätt med vägalternativen.

Diagonal Ulvsunda kan förväntas ha en något mindre utglesande effekt för den framtida regionstrukturen, men är i övrigt behäftad med samma negativa utveckling för regionen med avseende på miljö, kollektivtrafikförsörjning, tillgänglighet, jämställdhet och tillväxt/utveckling.

Vägutredningens terminologi vad gäller tillgänglighet är också anmärkningsvärd och skiljer sig på ett intressant sätt från till exempel Regionplanens och transportekonomers. I utredningens alternativ som innehåller trängselavgifter, kombinationsalternativet, beskrivs dessa minskade tillgängligheten/framkomligheten förutom i de centrala delarna och på infartsleder. RUFs 2000 drar tvärtom slutsatsen att alternativ med trängselavgifter ger *högre total tillgänglighet* i regionen än utan användande av avgifter. RUFs beskriver att dessa positiva inomregionala effekter av trängselavgifter uppstår i ett band som sträcker sig upptill tre mil ut från regioncentrum, vilket vederlägger vägutredningens slutsatser om tillgänglighet.

Frågetecken måste också resas kring vägutredningens slutsatser kring kombinationsalternativet. Satsningarna som föreslås torde helt eller delvis sakna förankring bland lokala och regionala aktörer. Det val av järnvägslösningar som föreslås i utredningen måste starkt ifrågasättas, både av kostnadsskäl och ur resande/målpunktssynpunkt. Vägverket borde i utredningen ha utnyttjat den fackexpertis som finns att tillgå vid bedömningar av lämpliga kollektivtrafiksatsningar i regionen, eller helt enkelt kopierat de åtgärder som föreslås i Stockholmsberedningen eller regionplanen.

För att säkerställa ökad framkomlighet, tillgänglighet och samtidigt uppfylla riksdagens transportpolitiska mål torde vara enklare än vad som framgår i utredningen, där uppenbart samhälls-ekonomiskt ohållbara alternativ presenteras som leder *bort* från de transportpolitiska målen.

Sammanfattningsvis bör Vägverket se över uppdragsformuleringarna, ta till sig de transportpolitiska målen och göra om utredningen så att Stockholmsregionen år 2015-2030 de facto kan åtnjuta ökad framkomlighet, bättre miljö, ett mer jämställt transportsystem, samt fortfarande njuta av kultur- och naturvärden av riksintresse.

Reservation anfördes av Per Bolund (mp) enligt följande.

Trafiknämnden beslutar

att avslå trafikkontorets förslag till svar på remissen.

samt

att som svar på remissen anför följande:

Den vidare planeringen för motorvägutbyggnad som Nord-Sydlig förbindelse i Stockholm bör läggas på is i avvaktan på resultat från försöket med trängselavgifter och utökad kollektivtrafik i Stockholm. Först när försöket är genomfört och effekterna utvärderade kan man ta ställning till om vägförbindelserna över Mälaren behöver byggas ut eller om styrande åtgärder och kollektivtrafiksatsningar räcker för att få god framkomlighet. Detta överensstämmer med den fyrstegsprincip som ska vägleda Vägverket i deras arbete, men som inte har tillåtits påverka planeringen i detta projekt.

På det underlag som finns kan konstateras att särskilt Förbifart Stockholm innebär ett antal stora problem. För det första är projektet kraftigt samhällsekonomiskt olönsamt. För varje ny kalkyl som görs över kostnaden för leden stiger prislappen och är nu uppe på hissnande 20 miljarder kronor, en summa som inte på långa vägar uppvägs av den nytta vägen genererar. Förbifart Stockholm kommer om den byggs förstöra stora naturvärden. För det andra planeras leden över ett av de mest kulturhistoriskt värdefulla områdena i Sverige och kommer leda till en irreversibel utarmning av vårt kulturarv. Dessutom kommer leden dras på bro genom ett av Stockholms stads mest värdefulla naturområden, Naturreservatet Grimsta. Grimsta naturreservat är än så länge den platsen i Stockholms stad som har lägst bullernivåer. När en sexfilig motorled dras rakt in i reservatet kommer detta värde vara utplånat.

Förbifart Stockholm kommer om den byggs också leda till en utglesad stadsstruktur och motverka stadens arbete att bygga en tät stad. Leden gynnar glea bostadsområden längre från regi-



oncentrum där bilpendling till centrala delar av staden varje dag är det vanliga transportsättet. Detta skapar fullständigt ohållbara resmönster och omöjliggör såväl de klimatåtaganden Sverige gjort i internationella sammanhang som de lokala och regionala miljömål som satts upp. Förbifart Stockholm är därför inte förenlig med ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Särskilt uttalande gjordes av Sten Nordin m.fl. (m), Madeleine Sjöstedt m.fl. (fp) samt Björn Nyström (kd) enligt följande.

För att Stockholm ska kunna fortsätta att växa och utvecklas krävs ett flertal stora infrastruktur-satsningar. Att bygga en västlig förbifart enligt sträckningen Förbifart Stockholm inom stockholmsregionen är oerhört viktigt för att på så sätt få den genomfartstrafik som i dagsläget finns på Essingeleden att köra i en mer västlig sträckning. Den västliga förbifarten är betydelsefull för såväl tillväxt som framtida bostadsbyggande. Istället för att lägga 3,5 miljarder kronor på ett bil-tullsförsök på sex månader borde dessa pengar öronmärkas till nya långsiktiga infrastruktursatsningar som Förbifart Stockholm.

## **Marknämnden**

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (v) enligt följande.

Marknämnden beslutar

att som svar på remissen anför följande

Det är angeläget att för framtiden sörja för att en god framkomlighet i regionen. Vid planering för detta är det av vikt att hänsyn tas till de av riksdagen antagna transportpolitiska målen och den målbild som presenteras av Stockholmsberedningen. Som ett underlag för vidare studier i nord/syd axeln skall därför samhällsekonomisk effektivitet och ett perspektiv av långsiktigt hållbar transportförsörjning vara vägledande, samt att denna skall vara miljömässigt, ekonomiskt kulturellt och socialt hållbar. I de transportpolitiska målen ligger också villkor om att köproblemet skall minska, framkomligheten skall öka, men även att kollektivtrafikens kapacitet skall öka samtidigt som antalet olyckor skall minska och att föreslagna åtgärder skall öka jämställdheten i trafiksystemet.

Vägverkets vägutredning ”Nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet” tar marginellt avstamp ur denna målbild i sin uppdragsbeskrivning, vilket på ett graverande sätt riskerar stödja en utveckling bort från de transportpolitiska målen. Detta eftersom vägverket utifrån sin tolkning av uppdragsbeskrivningen konstaterar att Förbifart Stockholm ger bäst måluppfyllelse.

Förbifart Stockholm leder till ett mer utglesat och perifert bebyggelsemönster i regionen, vilket också ligger i VV:s uppdragsbeskrivning. RUFS 2000 konstaterar dock att en mer koncentrerad bebyggelseutveckling påverkar regionens tillväxt och internationella konkurrenskraft mer positivt än den utglesade/perifera som Förbifart Stockholm skall skapa. Regionplanen konstaterar också att mer koncentrerad bebyggelseutveckling leder till en högre tillgänglighet mellan arbetsplatser samt mellan bostäder och arbetsplatser för såväl bil- som kollektivtrafik, än vad som ligger i linje med förbifarten. Att förespråka byggandet av Förbifart Stockholm ur tillgänglighets-framkomlighets- eller tillväxtaspekt måste därför anses som en allvarlig suboptimering. Till ytterligare stöd för detta visar vägverkets, tillsammans med RUFS och även andra bedömare såsom exempelvis SIKÄ att framkomligheten 2015 och 2030 har drastiskt försämrats med längre kötider och därmed större effektivitetsförluster efter Förbifartens färdigställande.

Utformningen av Förbifart Stockholm leder också till att kollektivtrafikens andel av de framtida resorna kommer att minska och att bilresandet kommer att öka, bl a för att det blir svårare att kollektivtrafikförsörja regionen när den nuvarande radiella regionstrukturen överges till förmån för en mer ”tangentiell”. Stockholm stad har också uppmärksammat detta i den av fullmäktige beslutade ”Strategi för utveckling av Stockholms stad åren 2006-2008” , där fullmäktige

konstaterar att staden ”*bör motverka en utglesning av regionen och därmed bygga vidare på en stjärnformad struktur som medger en god kollektivtrafikförsörjning.*”

Förbifart Stockholm förmår heller inte hantera lokala, regionala eller nationella beslut och mål rörande miljö kvalitetsnormer eller växthusgaser. Det är uppseendeväckande den pågående globala klimatdebatten gått vägutredningen helt förbi. Tämigen oberört konstaterar utredningen att utsläppen av exempelvis växthusgaser kommer att öka med vägalternativen.

Förbifart Stockholm går också emot riksdagens beslut i infrastrukturpropositionen 2001 om ökad jämställdhet mellan kvinnor och män i transportsystemet, vilket i och för sig konstateras i utredningen. Med förbifarten fördjupas klyftan mellan kvinnors och mäns resande eftersom det är företrädesvis män som drar den direkta nyttan av investeringen medan situationen för kvinnor försämras i motsvarande grad på grund av uteblivna kollektivtrafiksatsningar och en nettoförsämrade kollektivtrafikförsörjning i regionen.

Vägutredningens förbifartsalternativ måste också betraktas som avgörande intrång i områden som klassas som riksintresse för kulturmiljövården och riksintressen enligt miljöbalken. Kultur-, natur- och fritidsintressen beskär på ett tämligen våldsamt sätt med vägalternativen.

Diagonal Ulvsunda kan förväntas ha en något mindre utglesande effekt för den framtida regionstrukturen, men är i övrigt behäftad med samma negativa utveckling för regionen med avseende på miljö, kollektivtrafikförsörjning, tillgänglighet, jämställdhet och tillväxt/utveckling.

Vägutredningens terminologi vad gäller tillgänglighet är också anmärkningsvärd och skiljer sig på ett intressant sätt från till exempel Regionplanens och transportekonomers. I utredningens alternativ som innehåller trängselavgifter, kombinationsalternativet, beskrivs dessa minskade tillgängligheten/ framkomligheten förutom i de centrala delarna och på infartsleder. RUFS 2000 drar tvärtom slutsatsen att alternativ med trängselavgifter ger *högre total tillgänglighet* i regionen än utan användande av avgifter. RUFS beskriver att dessa positiva inomregionala effekter av trängselavgifter uppstår i ett band som sträcker sig upptill tre mil ut från regioncentrum, vilket vederlägger vägutredningens slutsatser om tillgänglighet.

Frågetecken måste också resas kring vägutredningens slutsatser kring kombinationsalternativet. Satsningarna som föreslås torde helt eller delvis sakna förankring bland lokala och regionala aktörer. Det val av järnvägslösningar som föreslås i utredningen måste starkt ifrågasättas, både av kostnadsskäl och ur resande/målpunktssynpunkt. Vägverket borde i utredningen ha utnyttjat den fackexpertis som finns att tillgå vid bedömningar av lämpliga kollektivtrafiksatsningar i regionen, eller helt enkelt kopierat de åtgärder som föreslås i Stockholmsberedningen eller regionplanen.

För att säkerställa ökad framkomlighet, tillgänglighet och samtidigt uppfylla riksdagens transportpolitiska mål torde vara enklare än vad som framgår i utredningen, där uppenbart samhälls-ekonomiskt ohållbara alternativ presenteras som leder *bort* från de transportpolitiska målen.

Sammanfattningsvis bör Vägverket se över uppdragsformuleringarna, ta till sig de transportpolitiska målen och göra om utredningen så att Stockholmsregionen år 2015-2030 de facto kan åtnjuta ökad framkomlighet, bättre miljö, ett mer jämställt transportsystem, samt fortfarande njuta av kultur- och naturvärden av riksintresse.

Reservation anfördes av Åsa Romson (mp) enligt följande.

Marknämnden beslutar

att avslå markkontorets förslag till svar på remissen.

samt

att som svar på remissen anför följande:

Den vidare planeringen för motorvägutbyggnad som Nord-Sydlig förbindelse i Stockholm bör läggas på is i avvaktan på resultat från försöket med trängselavgifter och utökad kollektivtrafik i Stockholm. Först när försöket är genomfört och effekterna utvärderade kan man ta ställning till om vägförbindelserna över Mälaren behöver byggas ut eller om styrande åtgärder och kollektivtrafiksatsningar räcker för att få god framkomlighet. Detta överensstämmer med den fyrstegsprincip som ska vägleda Vägverket i deras arbete, men som inte har tillåtits påverka planeringen i detta projekt.

På det underlag som finns kan konstateras att särskilt Förbifart Stockholm innebär ett antal stora problem. För det första är projektet kraftigt samhällsekonomiskt olönsamt. För varje ny kalkyl som görs över kostnaden för leden stiger prislappen och är nu uppe på hissnande 20 miljarder kronor, en summa som inte på långa vägar uppvägs av den nytta vägen genererar. Förbifart Stockholm kommer om den byggs förstöra stora naturvärden. För det andra planeras ledan över ett av de mest kulturhistoriskt värdefulla områdena i Sverige och kommer leda till en irreversibel utarmning av vårt kulturarv. Dessutom kommer leden dras på bro genom ett av Stockholms stads mest värdefulla naturområden, Naturreservatet Grimsta. Grimsta naturreservat är än så länge den platsen i Stockholms stad som har lägst bullernivåer. När en sexfilig motorled dras rakt in i reservatet kommer detta värde vara utplånat.

Förbifart Stockholm kommer om den byggs också leda till en utglesad stadsstruktur och motverka stadens arbete att bygga en tät stad. Leden gynnar glesa bostadsområden längre från regioncentrum där bilpendling till centrala delar av staden varje dag är det vanliga transportsättet. Detta skapar fullständigt ohållbara resmönster och omöjliggör såväl de klimatåtaganden Sverige gjort i internationella sammanhang som de lokala och regionala miljömål som satts upp. Förbifart Stockholm är därför inte förenlig med ett långsiktigt hållbart transportsystem.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

Reservation anfördes av Torsten Sandgren (v) enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden som svar på remissen anför :

Det är angeläget att för framtiden sörja för en god framkomlighet i regionen. Vid planering för detta är det av vikt att hänsyn tas till de av riksdagen antagna transportpolitiska målen och den målbild som presenteras av Stockholmsberedningen. Som ett underlag för vidare studier i nord/syd axeln skall därför samhällsekonomisk effektivitet och ett perspektiv av långsiktigt hållbar transportförsörjning vara vägledande, samt att denna skall vara miljömässigt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbar. I de transportpolitiska målen ligger också villkor om att köproblemmen skall minska, framkomligheten skall öka, men även att kollektivtrafikens kapacitet skall öka samtidigt som antalet olyckor skall minska och att föreslagna åtgärder skall öka jämställdheten i trafiksystemet.

Vägverkets vägutredning ”Nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet” tar marginellt avstamp ur denna målbild i sin uppdragsbeskrivning, vilket på ett graverande sätt riskerar stödja en utveckling bort från de transportpolitiska målen. Detta eftersom vägverket utifrån sin tolkning av uppdragsbeskrivningen konstaterar att Förbifart Stockholm ger bäst måluppfyllelse.

Förbifart Stockholm leder till ett mer utglesat och perifert bebyggelsemönster i regionen, vilket också ligger i VV:s uppdragsbeskrivning. RUFS 2000 konstaterar dock att en mer koncentrerad bebyggelseutveckling påverkar regionens tillväxt och internationella konkurrenskraft mer positivt än den utglesade/perifera som Förbifart Stockholm skall skapa.

Regionplanen konstaterar också att mer koncentrerad bebyggelseutveckling leder till en högre tillgänglighet mellan arbetsplatser samt mellan bostäder och arbetsplatser för såväl bil- som kollektivtrafik, än vad som ligger i linje med förbifarten. Att förespråka byggandet av Förbifart Stockholm ur tillgänglighets-, framkomlighets- eller tillväxtaspekt måste därför anses som en allvarlig suboptimering. Till ytterligare stöd för detta visar vägverkets, tillsammans med RUFS och även andra bedömare såsom exempelvis SIKAs att framkomligheten 2015 och 2030 har drastiskt försämrats med längre kötider och därmed större effektivitetsförluster efter Förbifartens färdigställande.

Utformningen av Förbifart Stockholm leder också till att kollektivtrafikens andel av de framtida resorna kommer att minska och att bilresandet kommer att öka, bl a för att det blir svårare att kollektivtrafikförsörja regionen när den nuvarande radiella regionstrukturen överges till förmån för en mer ”tangentiell”.

Stockholm stad har också uppmärksammat detta i den av fullmäktige beslutade ”Strategi för utveckling av Stockholms stad åren 2006-2008”, där fullmäktige konstaterar att staden ”*bör motverka en utglesning av regionen och därmed bygga vidare på en stjärnformad struktur som medger en god kollektivtrafikförsörjning.*”

Förbifart Stockholm förmår heller inte hantera lokala, regionala eller nationella beslut och mål rörande miljö kvalitetsnormer eller växthusgaser. Det är uppseendeväckande att den pågående globala klimatdebatten gått vägutredningen helt förbi. Tämligen oberört konstaterar utredningen att utsläppen av exempelvis växthusgaser kommer att öka med vägalternativen.

Förbifart Stockholm går också emot riksdagens beslut i infrastrukturpropositionen 2001 om ökad jämställdhet mellan kvinnor och män i transportsystemet, vilket i och för sig konstateras i utredningen. Med förbifarten fördjupas klyftan mellan kvinnors och mäns resande eftersom det är företrädesvis män som drar den direkta nyttan av investeringen medan situationen för kvinnor försämras i motsvarande grad på grund av uteblivna kollektivtrafiksatsningar och en nettoförsmärad kollektivtrafikförsörjning i regionen.

Vägutredningens förbifartsalternativ måste också betraktas som avgörande intrång i områden som klassas som riksintresse för kulturmiljövården och riksintressen enligt miljöbalken. Kultur-, natur- och fritidsintressen beskärs på ett tämligen våldsamt sätt med vägalternativen.

Diagonal Ulvsunda kan förväntas ha en något mindre utglesande effekt för den framtida regionstrukturen, men är i övrigt behäftad med samma negativa utveckling för regionen med avseende på miljö, kollektivtrafikförsörjning, tillgänglighet, jämställdhet och tillväxt/utveckling.

Vägutredningens terminologi vad gäller tillgänglighet är också anmärkningsvärd och skiljer sig på ett intressant sätt från till exempel Regionplanens och transportekonomers. I utredningens alternativ som innehåller trängselavgifter, kombinationsalternativet, beskrivs dessa minskade tillgängligheten/framkomligheten förutom i de centrala delarna och på infartsleder. RUFs 2000 drar tvärtom slutsatsen att alternativ med trängselavgifter ger *högre total tillgänglighet* i regionen än utan användande av avgifter. RUFs beskriver att dessa positiva inomregionala effekter av trängselavgifter uppstår i ett band som sträcker sig upp till tre mil ut från regioncentrum, vilket vederlägger vägutredningens slutsatser om tillgänglighet.

Frågetecken måste också resas kring vägutredningens slutsatser kring kombinationsalternativet. Satsningarna som föreslås torde helt eller delvis sakna förankring bland lokala och regionala aktörer. Det val av järnvägslösningar som föreslås i utredningen måste starkt ifrågasättas, både av kostnadsskäl och ur resande/målpunktssynpunkt. Vägverket borde i utredningen ha utnyttjat den fackexpertis som finns att tillgå vid bedömningar av lämpliga kollektivtrafiksatsningar i regionen, eller helt enkelt kopierat de åtgärder som föreslås i Stockholmsberedningen eller regionplanen.

För att säkerställa ökad framkomlighet, tillgänglighet och samtidigt uppfylla riksdagens transportpolitiska mål torde vara enklare än vad som framgår i utredningen, där uppenbart samhälls-ekonomiskt ohållbara alternativ presenteras som leder *bort* från de transportpolitiska målen.

Sammanfattningsvis bör Vägverket se över uppdragsformuleringarna, ta till sig de transportpolitiska målen och göra om utredningen så att Stockholms åren 2015-2030 de facto kan åtnjuta ökad framkomlighet, bättre miljö, ett mer jämställt transportsystem, samt fortfarande njuta av kultur- och naturvärden av riksintresse.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden avslår stadsbyggnadskontorets förslag till svar på remissen, samt som svar på remissen anför följande:

Den vidare planeringen för motorvägutbyggnad som Nord-Sydlig förbindelse i Stockholm bör läggas på is i avvaktan på resultat från försöket med trängselavgifter och utökad kollektivtrafik i Stockholm. Först när försöket är genomfört och effekterna utvärderade kan man ta ställning till om vägförbindelserna över Mälaren behöver byggas ut eller om styrande åtgärder och kollektivtrafiksatsningar räcker för att få god framkomlighet. Detta överensstämmer med den fyrstegsprincip som ska vägleda Vägverket i deras arbete, men som inte har tillåtits påverka planeringen i detta projekt.

På det underlag som finns kan konstateras att särskilt Förbifart Stockholm innebär ett antal stora problem. För det första är projektet kraftigt samhällsekonomiskt olönsamt. För varje ny kalkyl som görs över kostnaden för leden stiger prislappen och är nu uppe på hisnande 20 miljarder kronor, en summa som inte på långa vägar uppvägs av den nytta vägen genererar. Förbifart Stockholm kommer om den byggs förstöra stora naturvärden. För det andra planeras leden över ett av de mest kulturhistoriskt värdefulla områdena i Sverige och kommer leda till en irreversibel utarmning av vårt kulturarv. Dessutom kommer leden dras på bro genom ett av Stockholms stads mest värdefulla naturområden, Naturreservatet Grimsta. Grimsta naturreservat är än så länge den platsen i Stockholms stad som har lägst bullernivåer. När en sexfilig motorled dras rakt in i reservatet kommer detta värde vara utplånat.

Förbifart Stockholm kommer om den byggs också leda till en utglesad stadsstruktur och motverka stadens arbete att bygga en tät stad. Leden gynnar glesa bostadsområden längre från regioncentrum där bilpendling till centrala delar av staden varje dag är det vanliga transportsättet. Detta skapar fullständigt ohållbara resmönster och omöjliggör såväl de klimatåtaganden Sverige gjort i internationella sammanhang som de lokala och regionala miljömål som satts upp. Förbifart Stockholm är därför inte förenlig med ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande.

En idé för den regionala planeringen är att inrikta sig på att skapa två till stor del självförsörjande regiondelar – en söder och en norr om Mälarsaltsjösnittet.

På sikt vore intressant att studera en vidareutveckling av kombinationsalternativet. Det är kombinationsalternativet som ger bäst måluppfyllelse med avseende på viktiga faktorer som: trafiksäkerhet, jämställdhet, hälsa, natur, kulturmiljö och friluftsliv, klimatmål, hushållning med mark och vatten samt hushållning med energi och material.

Nya trafikleder genererar mer biltrafik. En nord-sydlig förbindelse uppskattas av Vägverket få en dygnstrafik om c:a 150 000 bilar omkring år 2020 – dvs. av samma storleksordning som Essingeleden har idag.

Alternativ Förbifart kommer få de allvarigaste konsekvenserna för miljön på lång sikt. Enligt erfarenheter från USA visar det sig att kringfartsleder långt ute i en storstadsregion genererar en tillväxt av nybebyggelse utefter ett ytkrävande diffust utspritt mönster. Detta innebär mycket villabebyggelse samt arbetsplatser och stormarknader i form av stora envåningsbyggnader med utsträckta parkeringsytor emellan.

Denna s.k. ”Urban sprawl” har visat sig mycket förödande för de amerikanska städerna. Den glesa utspridda strukturen kommer inte att någonsin kunna försörjas med kollektivtrafik då underlaget i varje punkt blir för lågt och därmed kraftigt olönsamt.

Ny bebyggelse i Storstockholm bör komma till utefter koncentrerade pärlbandsstråk (åtskilda av breda gröna kilar) utefter kollektivtrafiklinjer av både klassisk spårkaraktär samt nya mera småskaliga system av buss-och eller automatbanekaraktär.

En ”bana” initialt trafikerad med bussar, i senare skede med någon typ av automatbana mellan norr och söder kan även utredas vidare. I första skedet bör en bussbana utbyggas i ungefär samma sträckning som Essingeleden. Banan kan byggas som en första etapp av en Kungsholmstunnel – i slutändan avsedd för pendeltåg. Alternativt kan reserverat utrymme inklusive hållplatser tillskapas genom tillbyggnader och ombyggnader av befintlig Essingeled. Ett bussystem med snabba expressbussar – som med endast några få stopp på vägen, vid strategiska bytes- och centrumpunkter – mellan olika förortscentra i såväl norra regionsdelen som i den södra bör snarast tillskapas.

Stockholm bör gå i täten för påtryckningar på statliga myndigheter och på näringslivet för att forska fram nya datorstyrda lokaltransportmedel av typen autominibuss/Spårtaxi (se bilaga).

Kommunstyrelsen ska underrättas om beslutet genom utdrag ur detta protokoll.