

SAMMANFATTNING

Bakgrund

Ända sedan slutet på 1800-talet har Stockholmsregionen stadigt vuxit och utvecklats. Utvecklingen har dock inte varit jämn utan stagnation och tillbakagång har varvats med perioder av snabb tillväxt. Den långsiktiga trenden är dock entydig och pekar på fortsatt tillväxt så länge som Stockholm kan vara internationellt konkurrenskraftig på en allt mer globaliserad marknad. Stockholmsregionen spelar också en betydelsefull roll som ekonomisk motor och som finansiär av offentliga tjänster över hela landet.

En stadig befolkningsutveckling tillsammans med en över tiden stark ekonomisk utveckling medför att efterfrågan på transporter både på väg och spår ökar snabbare än motsvarande utbyggnad av infrastrukturen. Utbyggnad av tunnelbanan och Essingeleden var del av en betydelsefull strategi för tillväxt under de så kallade Rekordåren under femtio- och sextiotalet. Dennisöverenskommelsen för utbyggnad av regionens infrastruktur 1992 - 2006 kom trettio år senare men har endast delvis kunnat genomföras.

Den regionala utvecklingsplanen som antogs av Stockholms läns landsting i maj 2002 pekar på vikten av att hålla samman regionen. Utan förbättrade kommunikationer finns risken att regionen delas i två separata halvor och den ekonomiska konkurrensfördelen av en stor sammanhållen region kan då inte till fullo utnyttjas.

Stockholms stad har i sin planering uppmärksammat de miljöproblem som förorsakas av den växande trafiken och därför fattat beslut om att på försök införa vägavgifter som ska minska trafiken i innerstaden och förbättra bussarnas framkomlighet.

Vägverkets nationella plan för vägtransport-

systemet 2004-2015 pekar på behovet av en ny förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet. I planen finns den inlagd med medelstilldelning från 2012. En förstudie som inleder Vägverkets planeringsprocess genomfördes under 2001. Baserat på denna och länsstyrelsens yttrande över förstudien beslöt Vägverket att genomföra föreliggande vägutredning. Förstudien och vägutredningen utgör de inledande skedena i Vägverkets planeringsprocess där allmänna intressen vägs mot varandra. I senare skeden, arbetsplan och bygghandling görs avvägningar mot enskilda intressen samt tas fram ritningar och andra dokument som underlag för upphandling och genomförande.

Tidigare utredningar

Tanken på nya förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet är inte ny utan har figurerat i samtliga regionplaner för länet. I samband med Dennisöverenskommelsen gjordes en utredning av möjliga alternativ för en kringfartsled, Yttre Tvärleden. Arbetet drevs så långt som till arbetsplan för delen Kungens Kurva – Bergslagsplan och för delen Hjulsta till Häggvik. På den mellanliggande sträckan Bergslagsplan – Hjulsta gjordes en bearbetning av förslag både i ytläge och i tunnel. De föreslagna lösningarna innebar att leden huvudsakligen lades i tunnel med broar över mälarpassagerna i anslutning till Kungshatt och över Lambarfjärden. På delen mellan Hjulsta och Häggvik föreslogs ytläge medan delen mellan Bergslagsplan och Hjulsta skulle kunna utnyttja befintligt vägreservat alternativt läggas i tunnel. När Dennisöverenskommelsen upplöstes 1997 ändrades förutsättningarna för finansiering och arbetsplanerna fastställdes inte.

Övergångsreglerna i den nya miljöbalken innebär att Vägverkets hela planeringspro-

cess måste tillämpas på projekt som inte fastställts i arbetsplan eller har av länsstyrelsen godkänd miljökonsekvensbeskrivning.

För nord-sydliga förbindelser inleddes därför en ny planeringsprocess med förstudie. Förstudien har till syfte att undersöka alla möjliga alternativ, även de som inte resulterar i vägutbyggnader. Förstudiens slutsats var att vägutbyggnad måste utredas vidare där en del av lösningen kan utgöras av vägavgifter och utökad kollektivtrafik.

Länsstyrelsen beslöt att vägen innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen angav också i sitt yttrade över förstudien att en tillämpning av Vägverkets fyrstegsprincip kräver en mer ingående behandling av andra alternativ än de vägutbyggnadsalternativ som förstudien förordar ska ingå i en fortsatt vägutredning. Fyrstegsprincipen infördes 2002 i Vägverkets planeringsprocess och innebär att även andra åtgärder än vägutbyggnad måste prövas.

Målet för vägutredningen är att finna den lösning som sammantaget svarar mot de övergripande målen och att finna den vägkorridor eller kombination av åtgärder som bäst löser uppgiften att:

- knyta samman de norra och södra länsdelarna och göra det möjligt att färdas mellan dessa utan att belasta Stockholms centrala delar
- skapa en förbifart för långdistant trafik
- förbättra framkomligheten på infartslederna
- förbättra möjligheterna att genom utjämning tillgänglighet få en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen
- möjliggöra en flerkärning region
- ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt

Förutom projektmålen ska vägutredningen också ta hänsyn till nationella och regionala mål.

Vägverkets ställningstagande till fortsatt arbete med utgångspunkt från förstudien anger tre möjliga vägkorridorer, Brommagrenen, Ålstensleden och Förbifart Stockholm. Brommagrenen avfördes från utredningen efter den första samrådsomgången då den inte bedömdes kunna uppfylla projektmålen och inte heller har några miljömässiga fördelar som skulle kunna uppväga övriga brister. Ålstensleden utvecklades i processen till ett alternativ som var så pass skilt från de andra att det fick ett eget namn Diagonal Ulvsunda. Det var därmed möjligt att också avföra Ålstensleden från fortsatt utredning eftersom den visade sig ge sämre måluppfyllelse än Diagonal Ulvsunda, ge en tekniskt sett sämre lösning och inte medföra några miljömässiga fördelar.

För att svara upp mot fyrstegsprincipen pågick parallellt med detta arbete försök att formulera ett alternativ som inte skulle behöva innebära lika omfattande vägutbyggnader men ändå ge en acceptabel uppfyllelse av projektmålen. I samarbete med Stockholms läns landsting initierades en studie av effekterna av utökade satsningar på kollektivtrafik. En studie av möjliga effekter av vägavgifter genomfördes också. Baserat på dessa och liknande studier samt erfarenheter från städer med vägavgifter skisserades ett alternativ, Kombinationsalternativet. Det omfattar vägförbättringar i nord-sydaxeln Söderleden - Klarastrandsleden – Huvudstaleden samt en ny pendeltågslinje Älvsjö – Häggvik och kvalitetshöjningar inom det befintliga kollektivtrafiksystemet. En förutsättning för Kombinationsalternativet är att vägavgifter används för att dämpa och styra biltrafiken så att en godtagbar framkomlighet kan uppnås.

Vägutredningen omfattar således tre alternativ: Förbifart Stockholm, Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet. *Nollalternativet* är ett referensalternativ som innebär att alla investeringar genomförs enligt den regionala utvecklingsplanen förutom nya vägförbindelser i Saltsjö-Mälarsnittet.

Alla alternativ har utvärderats jämbördigt

avseende möjligheterna att nå projektmålen. Denna utvärdering visar att Kombinationsalternativet delvis uppfyller framkomlighetsmålen men att konstruktionen med vägavgifter motverkar tillgänglighetsmålen. Nollalternativet innehåller i sig betydande investeringar i kollektivtrafiken. Ytterligare förbättringar i Kombinationsalternativet förmår inte ge den tillgänglighetsökning som skulle kunna kompensera för de bilresor som inte blir av på grund av vägavgifterna.

Eftersom Kombinationsalternativet redan i den övergripande analysen inte bedöms ge tillräcklig måluppfyllelse har vägutredningen att ta ställning till ifall det har sådana andra förtjänster att det kan kompensera bristande måluppfyllelse. Bedömningen är att förslagens förtjänster inom miljö och trafiksäkerhet ändå inte uppväger den försämrade tillgängligheten. Vägutredningen har därför inte funnit det angeläget att utreda Kombinationsalternativet djupare.

De föreslagna vägkorridorerna har bearbetats för att ge mer detaljerat underlag till miljökonsekvensbeskrivningen och Vägverkets ställningstagande.

Föreliggande utredning

Utredningsarbetet har tagit tillvara tidigare kunskap som finns för ett av alternativen, Förbifart Stockholm. Många av de resonemang som förts i tidigare sammanhang gäller även idag. Samtidigt konstateras att lagstiftning, värderingar och tekniska möjligheter förändrats de senaste tio åren. Vägutredningen får därför inte vara låst av tidigare ställningstaganden.

För båda vägutbyggnadsalternativen har ambitionen varit att på en till utredningsskedet anpassad nivå utforma dessa så väl som möjligt utifrån dess olika förutsättningar. Motsvarande ambition finns också för Kombinationsalternativet även om det av redogjorda skäl inte är lika väl studerat.

Syftet med föreliggande vägutredning är att

den ska utgöra underlag för val av korridor och vägteknisk standard. Den grundar sig på tidigare genomförd förstudie och den utredningsprocess som har inkluderat framtagande av alternativ, samråd med myndigheter, kommuner och allmänhet samt anpassning av förslagen med hänsyn till konsekvenser för miljön och synpunkter från samråden. I miljökonsekvensbeskrivningen som ingår i vägutredningen men kan läsas fristående redovisas mer i detalj på vilka punkter denna anpassning skett.

Vägutredningen inleds med att ge bakgrund och en beskrivning av förutsättningarna. Denna del är allmän och betonar inte skillnader mellan korridorer.

En genomgång av fyrstegsprincipen motiverar varför Kombinationsalternativet tas med i vägutredningen. Kombinationsalternativet beskrivs och värderas utifrån projektmålen. Svagheten i alternativet konstateras ligga i att utbyggnaden av kollektivtrafiken inte ger nöjaktiga tillgänglighetsförbättringar. Styrkan i Kombinationsalternativet ligger i att framkomlighetsmålen kan nås samtidigt som miljön blir bättre än i övriga alternativ.

Antalet vägalternativ har successivt reducerats i en urvalsprocess som resulterat i att två korridorer, Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda befunnits mest lämpliga för att uppfylla ändamålet med en ny nord-sydlig förbindelse. Dessa vägalternativ beskrivs därför detaljerat samt vald standard diskuteras.

Konsekvenserna av de två vägalternativen visas sedan. Där sker jämförelsen mellan alternativen för varje aspekt av måluppfyllelse, miljöpåverkan och teknik/ekonomi.

Konsekvenserna sammanfattas i en utvärdering som omfattar Nollalternativet, Kombinationsalternativet, Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda. Slutligen visas hur det fortsatta arbetet är tänkt att bedrivas. Till vägutredningen hör också en samrådsredogörelse som redogör för hur myndigheters, organisationers och allmänhetens synpunkter

tillvaratagits och beaktats i vägutredningen samt hur samråden genomförts.

Väglagen föreskriver att en vägutredning också ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning. Denna återfinns som en bilaga till vägutredningen. Som bilagor återfinns också tekniskt material i form av ritningar samt en broschyr som allmänt beskriver påverkan under byggtiden.

Vägteknisk standard – trafiksäkerhet – trafikutveckling

Vägverket har sedan 1996 ett samlat ansvar för vägtransportsystemets miljöpåverkan, trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet och effektivitet. En utökning av vägkapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet innebär att framkomligheten ökar och därmed effektiviteten transportsystemet. Samtidigt ökar också det totala bilresandet vilket är negativt ur miljösynpunkt.

Idag har trafiksystemet många brister. Es-singeleden har utformats för 70 km/tim vilket är en låg standard med hänsyn till dess trafikuppgift som en del av det transeuropeiska transportnätverket. Trafiksäkerheten på huvudvägnätet är inte så hög som är önskvärt. En bidragande orsak är att trängseln ger upphov till många upphinnandeolyckor i framförallt trafikplatser och korsningar. Den stora koncentrationen av trafik till några få leder gör att miljö kvalitetsnormer överskrids. Trafiklederna utgör kraftiga barriärer och kan endast korsas av gående och cyklande i särskilda planskildheter som ligger långt från varandra.

Biltrafikprognoser har gjorts för alla utredningsalternativ samt för Nollalternativet. Till grund för prognoserna har legat de antaganden om ekonomisk utveckling, befolkningstillväxt och bebyggelsestruktur som tagits fram i den regionala utvecklingsplanen. Detta scenario innebär en stark ekonomisk utveck-

ling som innebär att hushållens disponibla inkomst växer med två procent per år och att kostnaden för att använda bil inte ökar mer än kostnaden för annan konsumtion. Av den trafikökning på 40 % som förutspås fram till år 2015 beror hälften på befolkningstillväxt och övrigt på att hushållens förbättrade ekonomi ger ökat biläggande och bilanvändning. Trafiktillväxten blir störst i alternativ Förbifart Stockholm, något mindre i Diagonal Ulvsunda och minst i Kombinationsalternativet. Kombinationsalternativet ger den högsta andelen kollektivtrafikresenärer.

För vägutbyggnadsalternativen förordas tunnellösningar i stor utsträckning. För Förbifart Stockholm motiveras det av hänsyn till framförallt miljöintressen på Lovön och Järvafältet. För Diagonal Ulvsunda skulle ytlösningar innebära stora ingrepp i befintlig bebyggelse. Det visar sig också svårt att bygga ut befintliga leder och ge dessa en ny funktion och motorvägsstandard eftersom dagens leder behövs som viktiga länkar mellan motorvägar och huvudgator.

Trafikprognoserna visar att tunnelarna bör byggas med tre körfält i vardera riktningen. Det är mer än vad som förutsatts i tidigare utredningar men är en följd av den förväntade trafiktillväxten. Valet av standard tar också hänsyn till att marginalkostnaden för att utöka från fyra till sex körfält när tunneln byggs är relativt liten. Det motsatta, att bredda en tidigare anlagd tunnel låter sig inte göras med annat än att alla installationer måste bytas och tunneln stängas medan arbetena pågår vilket ger höga bygg- och trafikantkostnader.

Vägkorridorer

Flera olika korridorer har studerats, se karta på föregående sida. Vägutredningen behandlar tre alternativ förutom Nollalternativet. *Nollalternativet* är ett referensalternativ som innebär att alla investeringar genomförs enligt den regionala utvecklingsplanen förutom



Vägutredningens två vägutbyggnadsalternativ, Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda, samt Kombinationsalternativet som inkluderar vägutbyggnader kombinerat med vägavgifter och utbyggd kollektivtrafik t.ex. en pendeltågstunnel mellan Älvsjö och Häggvik.

nya vägförbindelser i Saltsjö-Mälarsnittet. I Nollalternativet är sträckan mellan Kungens Kurva och Häggvik cirka 28 200 m.

Förbifart Stockholm har mycket gemensamt med den tidigare Västerleden men är nu i huvudsak en tunnellsnör med trafikplatser vid Kungens Kurva, Lovön, Bergslagsplan, Lunda, Hjulsta och Häggvik. Leden blir endast synlig på tre sträckor, nämligen vid bro över Lambarfjärden norr om Lovön, där Mälarbanan och E 18 korsas vid Hjulsta samt nära Akalla vid anslutningen till E 4 i norr. Sträckan mellan Kungens Kurva och Häggvik är 20 700 m och den lägsta punkten är under Kungshatt där tunneln ligger 60 meter under Mälarens vattenyta. Över Lambarfjärden finns flera varianter beroende på vilken brotyp och vilken seglingsfri höjd som kommer att krävas. Vägutredningen har tagit ställning för ett högre alternativ som medger att befintliga farleder utnyttjas för sjötransporter.

Diagonal Ulvsunda förläggs också huvudsakligen i två tunneltör med tre körfält i vardera. Förutom att koppla samman regionens södra och norra delar ger Diagonalen en koppling mellan de nordvästra och sydöstra delarna av Stockholmsområdet. Alternativet utgår från Kungens Kurva. Nuvarande E 4/E 20 breddas till trafikplats Västertorp varifrån leden fortsätter i tunnel. Av- och

påfartsramper kopplas också till Södra Länken. Från kopplingen med E 4/E 20 i söder fortsätter Diagonal Ulvsunda i tunnel under Mälaren. Förutom vid anslutningspunkterna till E 4 blir Diagonal Ulvsunda endast synlig i Ulvsunda industriområde, där den förläggs nedsänkt på en sträcka av knappt en kilometer. Genom Ulvsunda finns två varianter, en västlig som följer nuvarande Ulvsundavägen och en östlig som innebär att den nuvarande Ulvsundavägen kan bibehålla sin funktion. Trafikplatserna Västertorp och Nyboda kompletteras, nya trafikplatser anläggs vid Ulvsundaplan (ej fullständig), vid Ulvsunda industriområde, vid Enköpingsvägen och vid E 4 norr om Kista. Ramper ansluter också från huvudtunneln till Ulvsundavägen norrut vid Solvalla. E 4/E 20 från Kungens Kurva till anslutningen av Diagonal Ulvsunda vid trafikplats Västertorp breddas till fyra körfält i vardera riktning. På motsvarande sätt breddas E 4 mellan trafikplatserna Kista och Häggvik. Sträckan mellan Kungens Kurva och Häggvik är 22 600 m och den lägsta punkten är under Oxhålsdjupet där tunneln ligger 63 m under Mälarens vattenyta.

Kombinationsalternativet är ett alternativ utvecklat ur fyrstegsprincipen där en måttlig utbyggnad av befintligt vägnät är kombinerat med vägavgifter och en extra kvalitetssatsning på kollektivtrafiksystemet inklusive

Basfakta alternativ	Förbifart Stockholm	Diagonal Ulvsunda	Kombinationsalternativ
Väglängd Kungens Kurva - Häggvik	20,7 km	22,6 km	28,4 km
Tunnellängd	16,0 km	13,6 km	20,0 km ¹
Ramplängder	11,3 km	15,0 km	-
Antal körfält	6	6	-
Byggkostnad	18-20 miljarder kr	17-19 miljarder kr	22-32 miljarder kr
Resande fm maxtimme S-M snitt	112 000 personer	112 000 personer	108 000 personer
Totalt trafikarbete bil län	38 miljoner fordonskm/dygn	38 miljoner fordonskm/dygn	34 miljoner fordonskm/dygn
Totalt trafikarbete bil innerstad	3,8 miljoner fordonskm/dygn	3,7 miljoner fordonskm/dygn	3,5 miljoner fordonskm/dygn

¹ Inkluderar pendeltågstunneln mellan Älvsjö och Häggvik samt Huvudstatunneln.

Basfakta för alternativen

en ny pendeltågstunnel mellan Älvsjö och Häggvik med bytespunkter vid Örnberg, Alvik, Sundbyberg och Kista. Klarastrandsleden byggs ut till fyra körfält och kopplas till Huvudstaleden i tunnel. Huvudstaleden ges också anslutningar till E 4 och kopplas i sin norra ände till en bro över Bällstaviken, Tritonbron som ansluts till Ulvsundavägen. Ulvsundavägen rustas upp till planskild standard och 70 km/tim. I Kombinationsalternativet ingår också vägavgifter för att minska trängseln. E 4/E 20 byggs ut till fyra körfält i vardera riktningen från trafikplats Nyboda till Kungens Kurva. Sträckan mellan Kungens Kurva och Häggvik via Huvudstaleden och Ulvsundavägen är 28 400 m vilket inte innebär någon vägförkortning. Europavägarna bibehåller därför samma sträckning som i Nollalternativet.

Kostnader och effektivitet

Vägutbyggnaderna omfattar en investeringsvolym på mellan 17 – 20 miljarder kronor i prisläge 2003 för att få fram en ny trafikled. Till det kommer drift och underhållskostnader på cirka 200 miljoner kronor per år. Vägutbyggnaderna i Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda bedöms kunna påbörjas tidigast under 2008 och vägen öppnas för trafik tidigast under 2016.

Kostnaderna för Kombinationsalternativet kan endast grovt uppskattas till mellan 22 och 32 miljarder kronor vilket är högre än för vägutbyggnadsalternativen. Kostnaderna för att driva ett utökat kollektivtrafiksystem beräknas bli i storleksordningen en miljard kronor per år vilket skulle kunna täckas av intäkter från vägavgifter.

Samhällsekonomiska beräkningar enligt Vägverkets effektmodeller har gjorts för vägutbyggnadsalternativen. Genomgående visar analyserna att det är små skillnader mellan vägutbyggnadsalternativen men indikerar att Förbifart Stockholm ger något bättre trafikekonomi på lång sikt. På kort sikt beräknas Diagonal Ulvsunda vara något lönsammare.

Vägutredningens sammantagna bedömning är att vägutbyggnadsalternativen ger ett samhällsekonomiskt överskott.

Kombinationsalternativet är sannolikt mindre samhällsekonomiskt lönsamt än vägutbyggnadsalternativen även om det får en större pluspost för trafiksäkerhet och miljö. Transportsystemet är i Kombinationsalternativet mindre effektivt än vägutbyggnadsalternativen och tillgängligheten försämras i jämförelse med Nollalternativet.

Värdering av alternativens konsekvenser

Alternativen har värderats utifrån projektmålen och de trafikpolitiska målen. Av de trafikpolitiska målen fångar projektmålen upp tre av dessa, tillgänglighet, transportkvalitet och regional utveckling. Trafiksäkerhet, jämställdhet och miljö som utgör de övriga trafikpolitiska målen har därför också utvärderats. Vägutredningen tar inte ställning till hur målen ska värderas inbördes.

Båda vägutbyggnadsalternativen uppfyller projektmålen väl. Förbifart Stockholm ger sammantaget något bättre framkomlighet än alternativet Diagonal Ulvsunda och är också bättre anpassat till den regionstruktur som förordas. Långväga trafik gynnas bäst av Förbifart Stockholm som erbjuder en kortare och snabbare väg än de andra alternativen. Möjligheterna att knyta samman regionen och stimulera tillväxt är god i båda vägutbyggnadsalternativen.

Kombinationsalternativet uppfyller projektmålen som avser trängsel och ger den bästa trafikavlastningen i Stockholms centrala delar. För Kombinationsalternativet innebär vägavgifterna att tillgängligheten minskar i alla områden i länet jämfört med Nollalternativet, även i de delar som får del av kollektivtrafikinvesteringarna. Trafiksystemet blir mindre effektivt med sammantaget långsammare resor vilket hämmar tillväxten. De nya regionala kärnorna gynnas inte i förhållande till Nollalternativet. Kombinationsalternativet

uppfyller därmed inte de mål som är satta för projektet.

Vägutbyggnadsalternativen innebär att antalet döda och svårt skadade i regionen minskar med två till fyra personer per år. På de existerande och nya nord-sydliga förbindelserna ökar antalet skadefall på grund av den ökade trafiken men avlastningen av det övriga vägnätet bidrar positivt till trafiksäkerhetsmålet. Kombinationsalternativet som ger de minsta trafikmängderna är det alternativ som framstår som bäst ur trafiksäkerhetssynpunkt.

För grupper utan körkort och för kollektivtrafikresenärer ger Kombinationsalternativet större fördelar medan det för de som disponerar bil är bättre med vägutbyggnader.

Den jämförande miljöbedömningen visar att vad det gäller luftföroreningar och luftkvalitet är alla alternativen bättre än Nollalternativet och Kombinationsalternativet är bättre än vägutbyggnadsalternativen. På lång sikt är bedömningen att bilarnas emissioner minskat så att biltrafikens luftföroreningar inte är väsentligt alternativskiljande.

Vägutbyggnadsalternativen ger avlastningar på vägnätet som är positiva ur bullersynpunkt och tillför också bullerskydds-

Uppfyllelsen av respektive mål sammanfattas i tabellen bredvid. För projektmålen anges för respektive alternativ om målet uppnås (ja) eller inte (nej).

För övriga mål anges värderingen i förhållande till nollalternativet i fem nivåer: --, -, 0, + och ++. -- innebär den största försämringen i förhållande till nollalternativet, ++ är den största förbättringen och 0 betyder att situationen är oförändrad i förhållande till nollalternativet.

Värderingen kan användas till att jämföra de olika alternativens konsekvenser för ett mål. Dock kan man inte jämföra uppfyllelsen av olika mål med varandra eftersom målen kan ges olika vikt. Denna viktning har inte gjorts i denna utvärdering. Av samma skäl kan man inte heller summera antalet + och - för ett alternativ.

Måluppfyllelse	Noll-alt	Förbi-fart	Diagonal	Kombination
Framkomlighet				
Tillgänglighet		Ja	Ja	Nej
S-M snittet		Ja	Ja	Nej
Centrala delar		Ja	Ja	Ja
Skapa förbifart		Ja	Ja	Nej
Infartsleder		Ja	Ja	Ja
Regionstruktur				
Gemensam marknad		Ja	Ja	Nej
Flerkärnighet		Ja	Ja	Nej
Ekonomisk tillväxt				
Förutsättningar för utveckling		Ja	Ja	Nej
Trafiksäkerhet				
Färre döda och svårt skadade	0	+	+	++
Jämställdhet				
Förbättrar för kvinnor	0	-	0	+
Miljö				
Hälsa	0	+	+	+
Säkerhet	0	+	+	0/+
Natur, kulturmiljö och friluftsliv	0	--	0	0
Klimatmål	0	-	-	+
Hushållning med mark och vatten	0	+/-	+	+
Hushållning med energi och material	0	-	-	+/-
Ekonomi				
Investering	0	--	--	--
Drift och underhåll	0	-	-	--
Samhällsekonomi	0	0/+	0/+	0/-

Måluppfyllelse (bästa alternativ markeras med skuggning)

åtgärder som förbättrar ljudmiljön. Dessa är därför något bättre ur bullersynpunkt än Nollalternativet.

Kombinationsalternativet inkluderar i likhet med Diagonal Ulvsunda bullerskyddsåtgärder på delar av E 4. Sammantaget bedöms Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet ge störst minskning av antalet bullerstörda.

Förbifart Stockholm innebär att tysta miljöer på Norra Lovön och Grimsta försvinner. Delar av Järvafältet blir tystare.

Genomförd riskanalys gör bedömningen att de två vägutbyggnadsalternativen erbjuder säkrare transportmöjligheter för farligt gods jämfört med såväl Nollalternativet som Kombinationsalternativet.

Förbifart Stockholm är det alternativ som medför negativa konsekvenser för natur- och kulturmiljö samt friluftsliv. Övriga alternativ berör inte områden av särskilt bevarandevärde men påverkar boendemiljöer, framförallt i byggskedet.

Det konstateras att Förbifart Stockholm i mindre utsträckning går igenom tätbefolkade områden vilket innebär att färre människor störs under byggtiden. Samtidigt innebär masstransporter på Lovön negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Tunnelförläggning innebär en god hushållning med markresurser. Förbifart Stockholm har flest känsliga ytavsnitt. Vägutbyggnadsalternativen kräver större energimängder i bygg- och driftskedet. Klimat- och energifrågorna talar för Kombinationsalternativet som ger minst tillväxt av biltrafik. Alla alternativ kräver betydande materialresurser för att genomföras.

Ekonomi är inte alternativskiljande för vägutbyggnadsalternativen som bedöms kosta mellan 17 - 20 miljarder kronor.

Osäkerheten kring investeringskostnaden

för Kombinationsalternativet är större än för vägutbyggnadsalternativen. Sannolikt är investeringskostnaden väsentligt högre. Kombinationsalternativet ger högre underskott i kollektivtrafiken än vägutbyggnadsalternativen. Skillnaden i underskott kan dock kompenseras genom inkomsterna från vägavgifterna.

Många av de samhällsekonomiska vinsterna är svåra att kvantifiera. Vägutredningens sammantagna bedömning är att vägutbyggnadsalternativen ger ett samhällsekonomiskt överskott.

Kombinationsalternativet ger samhällsekonomiska vinster genom bättre hälsa och säkerhet och mindre utsläpp. På minussidan finns samtidigt höga investeringskostnader och försämrad tillgänglighet. Sannolikt är Kombinationsalternativet därför mindre samhällsekonomiskt lönsamt än vägutbyggnadsalternativen.

Samråd

Samråd har skett i form av möten med allmänheten vid totalt tretton tillfällen. Vidare har möten hållits med intresseorganisationer. Myndigheter och organisationer har tillskrivits och svaren registrerats. Regelbundna möten har hållits med länsstyrelsen, berörda kommuner och myndigheter. Information har spridits genom broschyrer och Vägverkets hemsida. Samråden har bland annat påverkat utformningen av alternativen, tidsplanen och resulterat i att konsekvenserna under byggtiden blivit mer ingående beskrivna.

Fortsatt arbete

Efter att länsstyrelsen yttrat sig över Vägutredningen kommer Vägverket att med eget yttrande skicka Vägutredningen med åtföljande dokument till regeringen för tillåtlighetsprövning. I sitt yttrande till regeringen avser Vägverket att ta ställning för ett av alternativen.