



**GEMENSAMT
TJÄNSTEUTLÅTANDE**

1(10)

2007-05-22

Exploateringskontoret
Lars Svensson
Tfn 508 287 36
lars.svensson@expl.stockholm.se
Dnr E2007-300-00608

Stadsbyggnadskontoret
Anton Västberg
Tfn 08-508 27 569
anton.vastberg@sbk.stockholm.se
Dnr 2007-06795-32

Trafikkontoret
Rolf Gäfvert
Tfn 508 263 27
rolf.gafvert@tk.stockholm.se
Dnr T2007-300-00658:12

Exploateringsnämnden 2007-06-14
Stadsbyggnadsnämnden 2007-06-14
Trafik- och renhållningsnämnden 2007-06-12

**Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet,
beredningsremiss**

FÖRSLAG TILL BESLUT

Som svar på remissen överlämnar och åberopar exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden detta tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen. Ärendet kräver omedelbar justering.

Krister Schultz

Ingela Lindh

Magdalena Bosson

Bilaga: Illustration nord-sydliga förbindelser

SAMMANFATTNING

Vägverket Region Stockholm (VST) har till staden för yttrande översänt ”Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet” på s.k. beredningsremiss. Remissen är ett led i beredningen av vägfrågan inför regeringens tillåtlighetsprövning. VST anser att Förbifart Stockholm är det alternativ som bäst tillgodoser dagens och morgondagens vägtransportbehov väster om Stockholms centrala delar.

Vid den tidigare remissen av vägutredningen år 2005 förordade staden genom kommunstyrelsen en utbyggnad av Förbifart Stockholm.

Av vägutredningens två huvudalternativ Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda har Förbifarten under olika namn varit en grundläggande förutsättning i regionplanearbetet och för kommunernas planering av trafik och bostäder sedan decennier tillbaka. Förbifarten kommer att minska trängseln i regionens centrum och gynna den trafik som ska passera Stockholm. Den medför att en större del av regionen avlastas vad gäller biltrafik än vad som skulle åstadkommas med Diagonalen, samtidigt som den ökar den totala trafikkapaciteten i Stockholmsregionen.

Förbifarten är det alternativ som på bästa sätt tillgodoser det behov som regionförstoringen i Stockholm-Mälardalen medför. Den kommer att öka möjligheterna att bo och arbeta i olika delar av regionen.

Till skillnad från Diagonalen löser också förbifarten trafikförsörjningen av Ekerö, vilket innebär att överbelastningen vid främst Brommaplan dämpas väsentligt.

VST har analyserat miljöbalkens bestämmelser kring riksintressen och lokalisering vad gäller Förbifarten respektive Diagonalen. I korthet anför man att riksintressen kan stå emot varandra, som är fallet med Förbifarten, utan att en annan lokalisering tidigt måste väljas (d.v.s. Diagonalen). Här skiljer sig VST:s och Länsstyrelsens uppfattningar från varandra. Kontoren delar VST:s synsätt i frågan.

Kontoren anser sammanfattningsvis att inget som framkommit sedan stadens tidigare svar på vägutredningen ger anledning till ett förändrat ställningstagande från stadens sida vad gäller val av alternativ för nord-sydlig förbindelse. Kontoren instämmer därmed i VST:s ställningstagande att Förbifart Stockholm bör föras vidare i planeringen och genomföras.

Vägutredningen uppvisar allvarliga brister rörande Kungens Kurva-Skärholmenområdets anslutningar till Förbifarten. Vägprojektet behöver här omarbetas så att bättre tillgänglighet skapas till trafikledssystemet genom att störande och svårorienterade omvägar undviks, dagens trafikbarriär på platsen inte förstärks så att den omöjliggör den sammanhängande stadsbygd mellan Skärholmen och Kungens Kurva som Stockholm och Huddinge gemensamt eftersträvar samt att den regionala trafiken inte försämrar för trafiken på lokalvägnätet som redan idag är hårt belastat.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Nya nord-sydliga förbindelser över Saltsjö - Mälarsnittet har funnits med i regionens och Stockholms planering sedan årtionden tillbaka. Senast utreddes sådana i anslutning till Dennisöverenskommelsen i början av 1990-talet. Arbetet drevs då så långt som till en arbetsplan för en västlig kringfartsled ”Yttre tvärleden, delarna Kungens Kurva - Bergslagsplan och Hjulsta – Häggvik”. När Dennisöverenskommelsen föll år 1997, ändrades förutsättningarna för finansieringen och arbetsplanen fullföljdes inte. En västlig förbindelse, ”Förbifart Stockholm”, finns dock med i RUFSS 2001, Stockholmsberedningens slutbetänkande samt i Stockholms översiktsplan-99.

När Vägverket år 2001 åter aktualiserade projektet med en nord-sydlig förbindelse väster om Essingeleden inleddes med hänsyn till miljöbalkens övergångsbestämmelser ett nytt planeringsarbete med en *förstudie* som redovisades i december samma år. Inledningsvis identifierades då tre tänkbara vägkorridorer; ”Förbifart Stockholm” (motsvarar ungefär Västerleden), ”Ålstensleden” och ”Essingeledens Brommagren”. VST:s slutsats från förstudien var att regionens trafikproblem inte kan klaras utan en ny nord-sydlig vägförbindelse.

Sedan Länsstyrelsen beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan genomförde VST under år 2002 ett s.k. utökat samråd. Efter att ha sammanställt remissvaren på den därefter följande *vägutredningen* har VST i sitt ställningstagande till utredningen angivit att Förbifart Stockholm bör föras vidare i planeringen och genomföras.

I vägutredningen anges projektets ändamål vara att ”lösa problemen till följd av bristande kapacitet i de nord-sydliga förbindelserna i Stockholmsregionen och att understödja de nationella och regionala målen för samhällets utveckling”; kort sagt att ”åstadkomma effektivare nord- sydliga förbindelser”.

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

Vägutredningen redovisar två alternativa vägkorridorer, *Förbifart Stockholm* och *Diagonal Ulvsunda*. Utredningen har även, på grund av de synpunkter från bl.a. Länsstyrelsen och Stockholms stad som framkommit under samrådet, fortsatt att pröva om målen kan nås med andra åtgärder än vägutbyggnader. Man har härvid tagit fram ett *kombinationsalternativ*. Ett *nollalternativ* finns också med som en referens. Se bifogad kartsnitt.

Förbifart Stockholm löper i ungefär samma sträckning som Dennisöverenskommelsens Västerled, d.v.s. från E 4/ E 20 vid Kungens Kurva via

Lovön, Bergslagsplan och Hjulsta till E 4 vid Häggvik. Den går dock, till väsentlig skillnad från Västerleden, i huvudsak i tunnlar.

Diagonal Ulvsunda avlänkas från E 4/E 20 vid Västertorp, och går därifrån under Mälaren via Ulvsunda till E 4, där den ansluter invid Kista. Sträckorna E 4/E 20 Kungens kurva – Västertorp samt E 4 Kista – Häggvik breddas. Vid Aspudden finns en anslutning till Södra länken. Diagonalen går helt i tunnel förutom en kortare sträcka i Ulvsunda industriområde.

Kombinationsalternativet omfattar en breddad Klarastrandsled i kombination med en ny Huvudstaled, en ny pendeltågsförbindelse Älvsjö – Häggvik samt kvalitetshöjningar inom kollektivtrafiken. Alternativet har nu avförts av VST bl.a. därför att det inte uppfyller projektets ändamål.

Nollalternativet innebär att de väg- och baninvesteringar som finns med i RUFSS 2001 för år 2015 genomförs med undantag av Förbifart Stockholm. Inte heller nollalternativet uppfyller projektets ändamål.

Alla alternativ har enligt VST utvärderats jämbördigt med avseende på deras möjligheter att uppnå projektmålen. I korthet kan sägas att de båda vägalternativen bedöms som ändamålsenliga enligt vägutredningen, medan kombinationsalternativet bara uppfyller målen att förbättra framkomligheten i de centrala delarna och på infartslederna. Det alternativet är däremot något bättre vad gäller trafiksäkerhet och miljö.

Förbifart Stockholm finns med i Vägverkets nationella plan för vägtransport-systemet under perioden 2004-2015. Dock finns bara ett mindre belopp reserverat, därtill i slutet av planperioden. Vägverket har därför börjat utreda alternativ finansiering av projektet för att möjliggöra en tidigare utbyggnad. Finansieringsfrågorna avhandlas för närvarande inom ramen för Carl Cederschiölds förhandlingsuppdrag om Stockholms infrastruktur.

Kostnaden för Förbifarten uppskattas i dagsläget till cirka 25 miljarder kronor och byggtiden till minst åtta år.

Remissen

Detta ärende avser en s.k. beredningsremiss på Vägverket Region Stockholms (VST:s) ”Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet”. Remissen inkom till KF/KS kansli 2007-03-29. Remissvaret skall vara kommunstyrelsen tillhanda senast 2007-08-23. Remissen är ett led i beredningen av vägfrågan inför tillåtlighetsprövningen hos regeringen enligt 17 kap. 1 § miljöbalken. Tillåtlighetsprövning hos regeringen är steget efter vägutredningen som i sin tur utgör det andra steget i den trestegs planeringsprocess som skall genomföras enligt väglagen.

Den nu aktuella remissen har skickats ut till samtliga kommuner i länet, berörda myndigheter och organisationer samt några utvalda företag. Särskilt viktiga för regeringens tillåtlighetsprövning är frågorna:

- Hur ser remissinstanserna på VST:s ställningstagande för alternativet Förbifart Stockholm?

- Hur ser remissinstanserna på de olika alternativens förenlighet med miljöbalkens bestämmelser?
- Vilka fördelar respektive nackdelar är särskilt viktiga att beakta för de olika alternativen?

En mer omfattande sammanfattning av vägutredningen kan erhållas som Pdf-fil på Vägverkets hemsida www.vv.se under ”Vägprojekt” - ”Stockholms län” - ”Nordsydliga förbindelser” - ”Dokument och informationsmaterial”.

Stadens tidigare ställningstaganden

I stadens yttrande i samband med det utökade samrådet år 2002 förordade kommunstyrelsen att utredningen fortsättningsvis, förutom nollalternativet, borde studera Förbifart Stockholm och Ålstensleden. Essingeledens Brommagren, som enligt förstudien ger en lägre måluppfyllelse, borde därmed utgå ur arbetet. Alternativa metoder att uppnå det önskade resultatet, såsom kollektivtrafikutbyggnad och avgiftssystem, borde också granskas inom utredningen.

I stadens svar på vägutredningen år 2005 anförde kommunstyrelsen bl.a.:

”... med tanke på stadens och regionens tillväxt måste infrastrukturen förbättras och byggas ut... ..Stockholms stad anser att det lämpligaste läget för en ny förbindelse över Mälaren väster om Essingeleden är Förbifart Stockholm.”

Kontorens synpunkter

Inledning

Stockholms läns befolkning kommer enligt prognoser från RUFSS 2001 samt Vision Stockholm 2030 att öka med mellan 400 000 – 600 000 fram till år 2030. Detta ställer krav på ett högt bostadsbyggande under hela denna period. För att skapa bra förutsättningar för detta måste spår och vägar byggas ut till att svara mot det ökade resandet som länets växande befolkning ger upphov till. Om inte nödvändiga investeringar i trafikinfrastrukturen kommer till stånd kan bostadsbyggandet försvåras. Kombinationen lågt bostadsbyggande och ett bristfälligt transportsystem skapar också ohållbara förutsättningar för en utveckling av länets näringsliv och arbetsmarknad och därmed också för den sociala välfärden.

Genom kommunstyrelsen har staden, i samband med remissen av vägutredningen, förordat Förbifart Stockholm framför Diagonal Ulvsunda. De argument som nedan redovisas ingick i huvudsak i underlaget för beslutet. Frågorna kring alternativens förenlighet med miljöbalken liksom effekterna för Ekerötrafiken togs dock inte upp specifikt.

Förbifart Stockholm jämförd med Diagonal Ulvsunda

Båda dessa alternativ ger en sådan förstärkning av de nord-sydliga förbindelserna att de uppfyller projektets ändamål. Vid valet mellan alternativen bör frågor kring önskad regionstruktur, bostadsbyggande, störningar, anslutningar och planeringsosäkerheter vara utslagsgivande. Det valda alternativet måste givetvis också vara förenligt med gällande lag.

Regional och kommunal planering

Förbifart Stockholm har under olika namn varit en grundläggande förutsättning för regionens och kommunernas planering av trafik och bostäder sedan decennier tillbaka, till skillnad från Diagonalen som är helt ny i sammanhanget. Det innebär att Diagonalen blir kraftigt fördröjd till följd av de stora och tidsödande utredningar som kommer att krävas för att alla dess konsekvenser skall kunna överblickas. Den skulle bl.a. fordra en omfattande och tidsödande omarbetning av såväl regionplanen som flera kommuners översiktsplaner.

Förbifart Stockholm bidrar på ett effektivare sätt än Diagonalen till förbättrad storregional tillgänglighet och stöder den önskvärda regionförstoring som pågår i Stockholm-Mälardalen. Förbifarten ökar också den totala trafikkapaciteten i Stockholmsregionen och gynnar den trafik som passerar Stockholm.

Förbifarten stöder flera av de i regionplanen utpekade regionkärnorna och den ger goda möjligheter till utbyte även med stombusstrafik mellan norra och södra regionhalvan. Med Diagonalen uppnås dessa effekter i lägre grad då den mer är en angelägenhet för de centralare regiondelarna. Båda alternativen bidrar, på grund av ökad biltillgänglighet i ett stort omland, till en ökad bebyggelsespridning i Stockholmsregionen.

Konsekvenser för bostadsbyggandet samt störningar under byggtiden

Korridoren för Diagonalen passerar ett flertal områden som planeras för utbyggnad. Argument för att stoppa bostadsprojekt med hänvisning till en vägkorridor har bland annat använts mot nya bostäder vid Telefonplan, något som hittills inte fått stöd av Länsstyrelsen. Sannolikheten/risken för ett sådant stöd framöver, ökar väsentligt med Diagonalen. Planprocesserna kommer med sannolikhet att förlängas och fördyras väsentligt. Staden har omfattande planer som kan komma att allvarligt beröras. Risken är att Diagonalen lägger en ”död hand” över stora områden i berörda kommuner under en lång tid framöver.

I Stockholm är det bostadsprojekt vid bland annat Midsommarkransen, Telefonplan, Annedal, Mariehäll, Ulvsunda samt vid Bällstaviken som kommer att beröras. Totalt handlar det om ca 6 000 lägenheter där planering pågår.

Stockholm bedriver sedan några år tillbaka tillsammans med grannkommunerna ett visionsarbete för området kring Bällstaviken, kallat Vision Bällstaviken. Visionen innefattar en potential på totalt 7 000 lägenheter med flyget kvar och omkring 10 000 lägenheter om flygplatsen läggs ner. Diagonalens föreslagna utformning med öppet schakt genom Ulvsunda industriområde får en direkt påverkan för omkring 3 000 av dessa lägenheter. Ett ytläge genom Ulvsunda är av denna anledning enligt kontoren oacceptabelt.

Planering och byggande av Diagonalen innebär säkerligen en kraftig försening av Tvärbana Norr, vilket påverkar bl.a. Ulvsundaområdets utveckling negativt.

Diagonalen går i och under tätbefolkade områden i större omfattning än Förbifarten och medför därmed mer omfattande störningar såväl under som efter byggtiden. En bedömning visar att drygt 40 000 personer bor i Diagonalens vägkorridor, jämfört med ca 15 000 i Förbifartens korridor. Exakt hur många som blir störda under byggtiden går inte att fastställa förrän det är fastlagt var transportvägar, etableringsplatser och arbetsplatser ligger. När leden är i drift beror det på var ytlägen, ramper och ventilationstorn ligger.

Byggarbetsplatser och etableringsytor medför miljöstörningar bl.a. i Västertorp, Nyboda, Ulvsunda och Solvalla/Rissne. Trafikplatsombyggnader och vägtransporter kommer att störa människor inom en vid radie kring dessa platser. Framkomligheten kommer säkerligen att avsevärt försämrats och kan därmed påverka bl.a. näringslivet negativt.

Sammanfattningsvis kan kontoren konstatera att betydligt färre personer och bostadsprojekt påverkas negativt av Förbifarten än av Diagonalen.

Anslutningar

Diagonalen drar till sig mer trafik i ett redan hårt belastat nät. Därmed blir det större belastningar på tillfarterna som dessutom ligger i områden som är eller planeras att bli tätbefolkade. Samtliga trafikplatser blir mer eller mindre problematiska; anslutningspunkterna i västerort är t ex överbelastade redan idag. Det handlar om platser med stort antal boende idag eller planerad bostadsutbyggnad och de negativa konsekvenserna bedöms bli stora. Den ökade trafiken på dessa delar leder även till att halten av partiklar beräknas komma att överstiga gällande normer på flera huvudleder och stadsgator.

Diagonalen medför även stora trafikökningar på Södra länken (12 000 – 17 000 fordon per dygn enligt Vägverkets beräkningar i vägutredningen) och på de sträckor där den sammanfaller med stora radiella leder, Södertäljevägen i söderort samt Uppsalavägen i Sollentuna. Här finns risk för ytterligare problem både gällande trängsel och miljö.

Förbifartens anslutningar förläggs till platser där kapacitets- och miljöproblemen är avsevärt mindre än motsvarande för diagonalen. Detta får dock givetvis inte hindra att anslutningarna till Förbifarten, om den förs vidare till genomförande, studeras vidare med inriktningen att deras läge och utformning ska främja utvecklingen av bostadsmarknad och näringsliv. Detta avser både Kungens Kurva – Skärholmen och sträckningen genom västerort.

Alternativens förenlighet med miljöbalken avseende lokalisering

Inom utredningsområdet finns områden med höga skyddsvärden. Tillåtligheten av åtgärder inom dessa områden prövas med tillämpning av miljöbalkens bestämmelser om hållbar utveckling; de allmänna hänsynsreglerna i kap 2 samt de grundläggande och särskilda hushållningsbestämmelserna i kap. 3 resp 4.

Den s.k. lokaliseringsregeln enligt kap. 2 innebär att den valda platsen skall vara lämplig i sig och att den skall vara den bästa av de alternativ som är lämpliga.

Den grundläggande hushållningsbestämmelsen, som finns i kap.3, innebär att ”mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka de är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.”

Projektet berör ett antal enligt miljöbalken definierade *riksintressen*, som i sin tur kan delas in i *bevarandeintressen* och *nyttjandeintressen*. De viktigaste bevarandeintressena är Lovön för kulturmiljö och Mälaren med öar och stränder för natur- och kulturvärden samt turism och rörligt friluftsliv. De

viktigaste nyttjandeintressena är ”E4 inkl Västerleden (Förbifart Stockholm)” och Bromma flygfält. Ytterligare bevarandeintressen av intresse för projektet är t.ex. ett s.k. Natura 2000-område på Lovön och bland ytterligare nyttjandeintressen kan nämnas södra farleden i Mälaren för sjöfarten. Det är inte ovanligt att olika riksintressen står i konflikt med varandra.

Förbifarten berör alla de nämnda intressena utom Bromma flygfält. Diagonalen berör riksintresset Bromma flygfält genom att dess korridor inkräktar på området, men inga andra riksintressen.

I miljöbalken anges att riksintressen för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv så långt som möjligt skall skyddas mot åtgärder som vållar ”påtaglig skada.

I sitt remissvar på vägutredningen konstaterade Länsstyrelsen beträffande Förbifarten att oförenliga riksintressen gör anspråk på samma områden och bedömde att bevarandeintressen skadas påtagligt. I ett sådant fall skall enligt miljöbalken i första hand påtaglig skada undvikas. Med hänvisning till lagens förarbeten hävdade Länsstyrelsen att exempelvis andra lokaliseringar av den tilltänkta verksamheten ska eftersökas. Först när dessa möjligheter är uttömda kan enligt Länsstyrelsen en vägning mellan riksintressen som gör anspråk på samma område komma i fråga. Länsstyrelsen konstaterade att det i detta fall finns ändamålsenliga alternativ för att tillgodose kommunikationsintresset, och att Diagonalen därmed är lämpligare än Förbifarten.

I materialet till den aktuella beredningsremissen delar VST inte Länsstyrelsens uppfattning, d.v.s. att en avvägning mellan riksintressen för förbifarten i princip blir aktuell först om alternativa sträckningar saknas. VST anför att miljöbalken bör läsas så att ett övervägande av vilket lokaliseringsalternativ som är lämpligast blir aktuellt först om avvägningen mellan de motstående intressena i det ursprungliga huvudalternativet visar att bevarandeintressena överväger. VST anför också att faktorer som regional utveckling, kommunal planering och bostadsförsörjning bör finnas med i bedömningen av bästa lokalisering. VST anmärker att Länsstyrelsens syn saknar stöd i praxis.

VST bedömer sammantaget att Förbifarten är det alternativ som i de flesta avseenden tillgodoser projektmålen på bästa sätt och att Förbifarten därmed sammantaget är det lämpligaste alternativet.

Kontoren ser VST:s bedömning av Förbifartens förenlighet med miljöbalken som rimlig och delar VST:s bredare synsätt som yttrar sig i att fler faktorer än de Länsstyrelsen tar upp, som t.ex. hänsyn till samhällsplaneringen i stort avseende även ekonomisk och social utveckling, bör vägas in vid val av lokalisering. Kontoren instämmer också i VST:s synpunkt att Länsstyrelsens bedömning av vad som är påtaglig skada är väl hård; stöd för VST:s uppfattning finns i regelverk och praxis. Kontoren anser också att Länsstyrelsen överhuvudtaget borde ha lagt större vikt vid att Diagonalen ger större intrång och olägenhet för människors hälsa än vad Förbifarten gör, inte minst under byggtiden.

Förenlighet med miljöbalken avseende miljökvalitetsnormer

Båda huvudalternativen kommer enligt VST:s senaste beräkningar att medföra cirka 3 % högre koldioxidutsläpp än nollalternativet. Dessa ökade utsläpp bör VST, som också förslås i vägutredningen, kompensera genom åtgärder i sina andra roller som myndighet och sektorsansvarig.

Övriga miljöfrågor

Förbifarten föreslås att på bro löpa över Lambarfjärden, som ingår i Storstockholms vattentäkt i östra Mälaren. I miljökonsekvensbeskrivningen till vägutredningen görs bedömningen att bron innebär en acceptabelt låg risk för Mälaren som vattentäkt. Stockholm Vatten, som ansvarar för vattenverket på Lovön, har meddelat att de bedömer de skyddsåtgärder som presenteras i miljökonsekvensbeskrivningen som tillräckliga. Kontoren motsätter sig inte Stockholm Vattens bedömning i frågan. Länsstyrelsen vill se Mälarens östra del som ett riksintresse för vattenförsörjning.

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. Likartad omsorg måste givetvis även ägnas övriga ytsträckningar.

Trafik med start och mål i Ekerö kommun

Även om denna fråga inte ingår i ändamålet med vägutredningen är den av största intresse vid en jämförelse mellan Förbifarten och Diagonalen. Det kan konstateras att Drottningholmsvägen redan idag är överbelastad i högtrafik på sin sträckning genom Stockholm. Detta medför förutom köer och tidsförluster på själva Drottningholmsvägen även en oönskad trafik på bostadsgator i västerort. Om Ekerö kommuns avsikter att öka sin befolkning genomförs förvärras problemet ytterligare.

Till skillnad från Diagonalen ger Förbifarten en ny fördelning av Ekerötrafiken, vilket ger en god avlastning av främst Brommaplan. Ytterligare en positiv effekt blir att den nämnda oönskade trafiken reduceras påtagligt.

Stadens förordande av Förbifarten bör kvarstå

Kontoren anser att inget som framkommit sedan stadens tidigare svar på vägutredningen ger anledning till ett förändrat ställningstagande från stadens sida vad gäller val av alternativ för nord-sydlig förbindelse. Kontoren instämmer därmed i VST:s ställningstagande att Förbifart Stockholm bör föras vidare i planeringen och genomföras.

Fortsatt bearbetning av Förbifart Stockholm vid Kungens Kurva - Skärholmen – gemensamma synpunkter för Stockholm och Huddinge

I den gällande regionplanen (RUFS 2001) är Kungens Kurva – Skärholmen angiven som en s.k. delregional kärna, vilket också är en utgångspunkt för Stockholms stads "Söderortsvision". Med detta som grund bildades 2002 en gemensam projektorganisation med syftet att utveckla området till en integrerad kärna samt förbättra kommunikationerna till, från och inom området. Sedan 2005 pågår arbetet med gemensamma planeringsförutsättningar för området. Stockholms stad och Huddinge kommun har en gemensam syn på utformningen av förbifarten i Kungens Kurva - Skärholmenområdet.

Utvecklingen av en attraktiv regionkärna med tillväxtpotential förutsätter god tillgänglighet såväl i väg- som spårssystem. Den stora trafikbarriären E4/E20 delar idag området och försvårar integrering.

Vägutredningen, som i detta område baseras på arbetsplanen för Västerleden från 1996, uppvisar allvarliga brister rörande områdets anslutningar till förbifarten. Trafikledningens barriärverkan i området förstärks, med svårorienterade på- och avfarter via lokalnätet, vilket påtagligt försvårar utvecklingen av en sammanhängande kärna.

Vägprojektet behöver vid Kungens Kurva - Skärholmen omarbetas så att:

- bättre tillgänglighet skapas till trafikledningssystemet genom att störande och svårorienterade omvägar undviks
- dagens trafikbarriär på platsen inte förstärks så att den omöjliggör den sammanhängande stadsbygd mellan Skärholmen och Kungens Kurva som Stockholm och Huddinge gemensamt eftersträvar.
- den regionala trafiken inte försämrar för trafiken på lokalvägnätet som redan idag är hårt belastat.

Huddinge och Stockholm har efter genomförda studier av området tagit fram alternativa utformningsförslag vilka minimerar de för området allvarliga brister som följer av vägutredningens utformning.

Kommunerna välkomnar den dialog som påbörjats med VST för att gemensamt hitta en acceptabel lösning för samtliga parter på Förbifartens utformning vid Skärholmen - Kungens Kurva. Det pågående samarbetet med Vägverket gällande planering och utformning av Förbifart Stockholm bör sedan fortgå under hela den fortsatta planeringsprocessen.

Kontorens förslag

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

SLUT