

A

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning
Avdelningen för stadsdelsmiljö och teknik
Björn Larsson
tfn 508 04 052

Tjänsteutlåtande
10 augusti 2005

1(12)

B

C

D

E

Dnr - - 2005

Sammanträde 30 augusti 2005

Till
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet

Remiss från Vägverket med beteckning PP20A 2002:1395

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Anders Meuller
Stadsdelsdirektör

Sven-Göran Södergren

Bilagor:

1. Karta – Vägutbyggnadsalternativen och Kombinationsalternativet.
2. Karta – Bro över Lambarfjärden samt tunnelmynning i Grimsta naturreservat.
3. Trafikflödesprognos – nuläge.
4. Trafikflödesprognos – Förbifart Stockholm 2015.

Sammanfattning

Förvaltningen 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. Vägsträckningen tros vara positiv för den lokala arbetsmarknaden i Hässelby-Vällingby, då Vinsta företagsområde ligger i anslutning till trafikplats Bergslagsplan samt då tillgängligheten till och från stadsdelsområdet ökar markant. Omständigheten att Grimsta naturreservat kommer att inskränkas utgör inget hinder för byggnation, eftersom reservatsföreskrifterna innehåller ett förbehåll som prioriterar byggandet av Förbifart Stockholm. I Översiktsplan 1999 kallas reservatet för vägsträckningen Västerleden, och går genom Grimstaskogen.

ÄRENDETS BEREDNING

Detta tjänsteutlåtande har utarbetats inom avdelningen för stadsdelsmiljö och teknik.

Förvaltningen har tillställts vägutredningen med syfte att lämna synpunkter på de alternativa vägsträckningar som redovisas i utredningen. Därvid vill Vägverket ha svar på bland annat följande frågor:

- Vilket vägsträckningsalternativ förordas?
- Vilka områden och fakta är särskilt viktiga för val av alternativ?
- Vilka fördelar respektive nackdelar är särskilt viktiga att beakta?

Tjänsteutlåtandet skall sedan skickas till Vägverket Region Stockholm, som sammanställer och kommenterar synpunkterna i ett eget utlåtande vilket sedan Länsstyrelsen har att yttra sig över. Därefter kommer Vägverket Region Stockholm att ta ställning till vilket alternativ som bör föras vidare i prövningsprocessen. Regeringen prövar slutligen enligt miljöbalken om det valda alternativet kan tillåtas och komma till utförande.

Senast den 16 september vill Vägverket ta del av synpunkterna.

REDOVISNING AV ÄRENDET

Bakgrund och motiv för vägutredningen

Brister och problem med dagens situation

Stockholmsregionens utveckling har stor betydelse för hela landets tillväxt. Regionen svarar för 24 % av bruttonationalprodukten och nästan hälften av den statliga inkomstskatten. Dessutom beräknas befolkningen i regionen öka med 200 000-300 000 invånare fram till 2015, och med 400 000-600 000 invånare fram till år 2030. Denna kraftiga expansion förväntas leda till en motsvarande ökning av arbetsmarknaden. En logisk följd av befolkningsökningen och arbetsmarknadstillväxten är att biltrafikresandet kommer att öka. Utredningen hänvisar till prognoser som säger att bilresandet under högtrafiktid ökar med 35 % fram till år 2015. Resandet över hela dygnet väntas bli ännu högre – hela 40 % ökning.

Trafiksystemet i regionen byggdes huvudsakligen upp under 1950- och 1960-talet. Det är radiellt uppbyggt, innebärande att alla större vägar och järnvägar strålar ut från en mittpunkt, ”Mälardrottningens getingmidja”. Medan antalet bilar per invånare sedan 1970-talet har ökat med 50 % fram till i dag, och vägtrafiken mätt i antal passagerare till och från regioncentrum har ökat med hela 80 % fram till i dag, har vägutrymmet ökat endast 10-20 % under samma tid. Trängseln har följaktligen blivit värre och värre, och man beräknar att kostnaderna för den tidsförlust som köbildning och förseningar orsakar kostar samhället mellan tre och åtta miljarder kronor per år.

En av de större bristerna i vägsystemet är att infartsvägarna och kollektivtrafiken belastas av en stor mängd trafik som inte ska till Stockholms centrala delar. Transportsystemet är dessutom sårbart för störningar, då det saknas alternativa färdvägar vid olyckor eller broavstängningar.

Det finns även stora sociala skillnader inom och mellan regionens olika delar. Södra regionens arbetskraft kan inte utnyttjas i den norra länshalvan när resorna över Saltsjö-Mälarsnittet blir avskräckande långa. Utvecklingen för företag i söder bromsas också av att restiderna med bil till Arlanda är så långa.

Nord-sydlig förbindelses funktion – övergripande mål och projektmål

En effektivare nord-sydlig vägförbindelse genom Stockholmsområdet skall bidra till följande nationella och regionala mål:

- Riksdagens övergripande mål för transportpolitiken; att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i landet.
- Ge Stockholmsregionen internationell konkurrenskraft, goda och jämlika levnadsvillkor samt skapa en långsiktigt hållbar livsmiljö.
- Säkerställa att Stockholms- och Mälardalenregionen får en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet samt att transportsystemet skall vara miljömässigt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbart.

Med utgångspunkt från de övergripande målen har Vägverket formulerat projektmål enligt följande:

”Syftet med vägutredningen är att finna den lösning som sammantaget svarar mot de övergripande målen och att finna den vägkorridor 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 utjämnad tillgänglighet få en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen
- möjliggöra en flerkärning region
- ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt”

Väglagen (1971:948) föreskriver dessutom att uppgiften skall lösas med “... minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad och att hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.”

Utvärderade alternativ

Vägverket har utrett möjligheten att åstadkomma en nord-sydlig vägförbindelse, och genom tidigare studier och utvärdering av ett stort antal vägsträckningar kommit fram till att tre alternativ bör granskas i fördjupade studier:

- **Förbifart Stockholm** – vägutbyggnad, i tunnel
- **Diagonal Ulvsunda** – vägutbyggnad, i tunnel
- **Kombinationsalternativet** – kombinationslösning, ej tunnel

Förbifart Stockholm och *Diagonal Ulvsunda* innehåller en sexfälts motorväg, huvudsakligen tunnelförlagd, som förbinder E4 vid Kungens kurva med Häggvik.

Kombinationsalternativet är ett alternativ där en måttlig utbyggnad av befintligt vägnät kombineras med bilavgifter och en kraftfull satsning på kollektivtrafiksystem (ny pendeltågstunnel mellan Älvsjö och Häggvik). Därigenom prövas möjligheten att tillgodose projektmålen genom att aktivt dämpa vägtrafiken och kraftigt utöka kollektivtrafiksystemet.

De tre alternativen jämförs sinsemellan och med ett *Nollalternativ*, d.v.s. ingen ny nord-sydlig förbindelse.

Vägutredningen finns tillgänglig i sin helhet på Vägverkets webbplats, <http://www.vv.se/nordsydlig>

Stockholmsregionen om 30 år

I **Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFs)**, som antogs av landstingsfullmäktige i maj 2002, beskrivs vad som behöver göras för att möta den tillväxt som väntas ske inom olika områden under de kommande 30 åren.

Bland annat betonas att regionala bebyggelsekärnor måste få förutsättningar för att utvecklas utanför det halvcentrala bandet av förorter. Dessutom måste de olika trafikslagen samverka för att effektivisera trafiksystemet. RUFs innehåller även en plan för utbyggnad av kollektivtrafiksystemet.

RUFs säger t.ex. om kollektivtrafiken och vägtrafiken: ”Det finns idag ett stort uppdämt behov av att komplettera transportsystemet och öka dess kapacitet. Därtill kommer att resandet förväntas öka kraftigt under planperioden. Bara att behålla dagens framkomlighet kräver åtgärder inom alla områden: nya spår och vägar, utökad kollektivtrafik samt åtgärder som omfördelar resandet i rum och tid eller mellan färdstätt.

De viktigaste strategiska kollektivtrafikåtgärderna i planen är en pendeltågstunnel med två spår under centrala Stockholm, en fortsatt utbyggnad av Tvärbanan österut och norrut samt fler järnvägsspår på Västeråsbanan mellan Kallhäll och Tomtebodavägen. *De viktigaste vägtrafikåtgärderna är en yttre tvärled som knyter samman regionens norra och södra delar, en komplett ringled runt innerstaden, samt större infartskapacitet.*”

VÄGUTREDNINGENS SLUTSATSER

De slutsatser som utredningen kommit fram till avseende framkomlighet, regionstruktur och ekonomisk tillväxt redovisas i följande avsnitt.

Framkomlighet

Sammanfattningsvis ger Förbifart Stockholm den bästa framkomligheten, marginellt bättre än Diagonal Ulvsunda. Båda tunnelalternativen är avsevärt bättre än Kombinationsalternativet. Nollalternativet förbättrar inte framkomligheten.

Tillgänglighet

Nollalternativet medför ökad tillgänglighet genom regionens tillväxt samt investeringar i befintlig infrastruktur och kollektivtrafik. Kombinationsalternativet medför minskad tillgänglighet på grund av vägavgifternas hämmande effekt på biltrafiken, i synnerhet inom delar av regionen som saknar spårförbindelser. Förbifart Stockholm ger förbättrad tillgänglighet i hela regionen, framförallt väster om E4 där Mälaröarna genomgår den största förändringen.

Resande över Saltsjö-Mälarsnittet

Resandet i detta område visar hur väl integrerad regionen är. Nollalternativet ger en ökning av både kollektiv- och bilresande jämfört med nuläget. Kombinationsalternativet ger knappt någon ökning jämfört med nollalternativet, det minskade bilresandet kompenseras av ett ökat resande med kollektivtrafik. Tunnelalternativen ger båda ett likartat resande som är större än i kombinationsalternativet, men Förbifart Stockholm ger mer bussresande än Diagonal Ulvsunda.

Trafikbelastning i centrala delar

Nollalternativet ger ökad trängsel jämfört med dagens nivå. Hastighetsnedsättningen till 30 km/h på innerstadsgatorna bidrar till detta. Kombinationsalternativets vägavgifter dämpar trafikmängden, och en ny pendeltågs-linje avlastar kollektivtrafiksystemets centrala delar. Förbifart Stockholm bidrar till att flytta trafiken västerut, vilket avlastar de centrala delarna av Stockholm. Dessutom avlastas ytterområdena. Diagonal Ulvsunda löser inte flaskhalsarna i innerstaden lika effektivt som Förbifart Stockholm – detta p.g.a. att trafikmatningen av innerstaden ökar västerifrån, vilket bildar nya flaskhalsar. Diagonal Ulvsunda ger dock bäst förutsättningar för att avlasta ytterområdena.

Förbifart för långdistant trafik

Nollalternativet och Kombinationsalternativet är sju kilometer längre än Diagonal Ulvsunda, som i sin tur är två kilometer längre än Förbifart Stockholm. Tunnelalternativen har dessutom en högre hastighetsstandard än de andra alternativen. Tidsmässigt framstår därför tunnelalternativen som avsevärt snabbare, trots att den tunga trafiken kommer att besväras av långa uppförslut i tunnarna.

Förbättrad framkomlighet på infartslederna

Nollalternativet innebär att hastigheterna sjunker allteftersom trafiken och trängseln ökar. Restiderna blir längre, främst västerifrån och söderifrån. Kombinationsalternativet leder till minskad biltrafik, vilket ökar hastigheten. Essingeleden får

dock fortsatt hög trafikmängd, men den totala framkomligheten blir något bättre än Nollalternativet. De båda tunnelalternativen avlastar trafiknätet öster om den nya leden, men ger en ökning väster om leden jämfört med Nollalternativet. Förbifart Stockholm avlastar infarterna i sin helhet, medan Diagonal Ulvsunda bara avlastar infarternas inre delar; infartstrafiken får genom Diagonal Ulvsunda störst avlastning längs Södra Länken-Essingeleden-Norra Länken.

Regionstruktur

Förbifart Stockholm är det alternativ som ger bäst tillgänglighet för de regionala kärnorna, och som uppfyller projektmålen bäst i det avseendet. Diagonal Ulvsunda skapar inte lika många regionala kärnor, och ger en så ökad resmängd att restiderna går upp p.g.a. trängseln. Kombinationsalternativet ger sammantaget negativa konsekvenser för resandet och tillgängligheten inom hela regionen.

Gemensam arbets- och bostadsmarknad i hela regionen

Nollalternativet ger i jämförelse med nuläget en förbättrad tillgänglighet. Kombinationsalternativet minskar tillgängligheten i hela regionen beroende på att vägavgifterna undertrycker resandet på ett sätt som inte kan kompenseras genom utbyggnaden av pendeltågs- och övrig kollektivtrafik. Förbifart Stockholm ger en ökad tillgänglighet i de sydvästra regiondelarna. Diagonal Ulvsunda tros med sin koppling till Södra Länken ge en bättre tillgänglighet för de sydöstra och östra kommunerna, t.ex. Tyresö, Haninge, Nacka och Värmdö. Beträffande tillgängligheten till arbetsplatser från olika kommuncentra, visar utredningen att Förbifart Stockholm ger bäst tillgänglighet för bilåkande och kollektivtrafikresande.

Möjliggörandet av en flerkärnig region

För att en region skall kunna utvecklas på flera håll samtidigt krävs en välutbyggd infrastruktur. Hypotetiskt antas att spårsystemet har störst betydelse för var arbetsplatser lokaliseras, medan vägnätets utbyggnad avgör var handeln lokaliseras. Nollalternativet innebär i sig ett visst stöd till de regionala kärnorna genom förbättringar i spårsystemen och investeringar i Norrortsleden och Södertörnsleden. Kombinationsalternativet ger Kista-Sollentuna-Häggvik ett utvidgat omland med en ny pendeltågsförbindelse. Flemingsberg och Haninge får även bättre kontakt med de nordvästra stadsdelarna genom det utbyggda spårnätet. Vägavgifterna innebär dock att tillgängligheten blir sämre i alla kommuner jämfört med nollalternativet, i synnerhet i de kommuner som saknar spårförbindelser. Dessa kommer att drabbas negativt av Kombinationsalternativet. Förbifart Stockholm ger tillgång till ytterligare 100 000 arbetsplatser med samma restid för boende i innerstaden samt det halvcentrala bandet av förorter. Ökningen blir ännu mer markant för boende utefter Förbifart Stockholm, främst Ekerö men även Kungens Kurva och Barkarby. Solna får också kraftigt ökad tillgänglighet. Diagonal Ulvsunda ger inte en lika kraftig ökning av tillgängligheten, p.g.a. att Barkarby och Ekerö inte nås av vägsträckningen.

Ekonomisk tillväxt

Förutsättningar för utveckling

Samhällsekonomiska analyser visar att vägutbyggnaderna bidrar till en ökning av den ekonomiska tillväxten genom att arbetsplatser får tillgång till en större arbetsmarknad. Båda tunnelalternativen kan tänkas ge ett betydande tillskott till den regionala tillväxten, då ett utökat upptagningsområde för ekonomisk verksamhet har betydelse för den ekonomiska tillväxten. Det finns avgörande skillnader mellan tunnelalternativen, bl.a. skapar Förbifart Stockholm fler regionala kärnor, främst Barkarby och Ekerö. Kombinationsalternativet minskar tillgängligheten, vilket även påverkar ekonomin i motsvarande grad.

MILJÖKONSEKVENSER FÖR HÄSSELBY-VÄLLINGBY

En uttömmande redogörelse skulle här bli alltför omfattande, varför fokus ligger på miljöpåverkan inom Hässelby-Vällingby stadsdelsområde. En viss jämförelse sker med de andra vägutbyggnadsalternativen.

Stads- och landskapskaraktär

Bropassagen Norra Lovön-Grimsta och trafikplatsen vid Bergslagsplan kräver stor omsorg vid gestaltningen för att undvika negativa konsekvenser. Bron tillför ett stort byggnadsverk i ett tidigare oexploaterat landskaps- och vattenrum, vilket ställer synnerligen höga krav på utformningen. Den negativa konsekvensen för landskapskaraktären blir stor.

Trafikplatsen vid Bergslagsplan innebär också en omfattande förändring av stadsbilden, men förutsatt att hänsyn tas vid utformningen av trafikaneläggningar och bullerskydd bedöms de negativa konsekvenserna bli måttliga.

Kulturmiljö

Förbifart Stockholm är vid en jämförelse det alternativ som har störst negativ inverkan på kulturmiljöintressen, historiska och kulturhistoriska värden. Bron mellan norra Lovön och Grimsta skulle helt spoliera värdet av de opåverkade utmarksstränderna. Det blir dock fortfarande möjligt att passera på gångstråk under bron i strandområdet på båda sidorna. Vid Bergslagsplan kan trafikplatsen utformas så att Hässelby Slott inte påverkas.

Naturmiljö

Förbifart Stockholm är det alternativ som berör flest naturmiljöer med höga värden. Brofästet i Grimstaskogen medför att Görvälnkilen försvagas i den strandnära delen. Sammantaget medför Förbifart Stockholm både negativa och positiva konsekvenser för naturmiljön och den biologiska mångfalden. Förbifart Stockholm bedöms samtidigt inte vara ett hinder för naturreservatet i Grimstaskogen och Järva Friområde samt på sikt även för Lovön. Diagonal Ulvsunda ger små till måttliga konsekvenser beroende på utformningen.

Mälaren med öar och strandområden är ett riksintresse enligt Miljöbalken kap. 4. Det innebär att exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön därför *endast* får

komma till stånd om det kan ske på ett sätt som *inte påtagligt skadar* områdenas natur- och kulturvärden. Bestämmelsen utgör inget hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet m.m. Förarbetena till Miljöbalken anger att med begreppet befintliga tätorter avses bl.a. behovet av trafikleder (prop. 1997/98:45 del 2 s. 36).

Friluftsliv och rekreation

Med Förbifart Stockholm bedöms konsekvenserna för rekreation och friluftsliv som större och allvarligare än med övriga utbyggnadsalternativ. Bedömningen grundas på det faktum att med Förbifart Stockholm blir riksintresset Mälaren med öar och strandområden direkt berört på Lovön och vid Grimsta. Likaså uppstår direkt påverkan på tre regionala grönkilar (Ekerökilen, Görvälnkilen och Järvakilen) samt flera områden av kommunalt och lokalt värde. Positivt är dock att tunnelförläggningen genom Järva Friområde skapar goda förutsättningar för det rörliga friluftslivet genom att Akallavägens och Norrviksvägens barriäreffekter begränsas.

Diagonal Ulvsunda påverkar endast ett mindre antal områden, som mest av kommunalt värde, medan Kombinationsalternativet inte påverkar några rekreativa värden.

Förbifart Stockholm påverkar främst Norra Lovön men också i viss mån Grimsta. Konsekvenserna bedöms bli stora och negativa. Ett stort antal människor får, p.g.a. större barriäreffekter och en ny bullerkälla, försämrad tillgång till relativt ostörda grönområden.

Bron över Lambarfjärden och dess brofästen motverkar det regionala målet att säkerställa rekreativvärdena hos kvarvarande fria stränder. Bron kommer att helt dominera landskapet, vilket kan upplevas negativt.

En eventuell lägre brohöjd (18 m i stället för 26 m) skulle även ställa krav på en ny farled norrifrån med åtföljande behov av isbrytning på långa sträckor som idag inte bryts regelbundet. Detta skulle försvåra och ibland förhindra långfärdsridskoåkning på Hovgårdsfjärden, södra delen av Norra Björkfjärden, norra delen av Långtarmen, Skeppsbackasundet, del av Brofjärden samt hela Näsfjärden och Lövstafjärden och Lambarfjärden.

Genom bron möjliggörs emellertid en gång- och cykelväg över fjärden som skulle göra Lovöns rekreativa värden lätt tillgängliga för boende i Västerort. En sådan förbindelse, i kombination med andra insatser för att främja friluftslivet, är enligt miljökonsekvensbeskrivningen rimliga kompensationsåtgärder.

Buller

Trafikbuller förs in i tidigare ostörda områden, varför extra höga krav på bulleravskärmning måste ställas. I bropassagen vid Grimstaskogen kan riktvärdet om 40 dB(A) för rekreationsområden inte hållas p.g.a. höga befintliga bakgrunds nivåer eller orimligt omfattande bullerskydd. Detta innebär negativa konsekvenser eftersom det är brist på rekreationsområden med låga ljudnivåer i Storstockholm. Samtidigt anger vägutredningen att bakgrundsljudnivån tidigare uppmätts, inför arbetsplan Västerleden 1996, på Norra Lovön till 40-45 dB(A), i Grimstareservatet till 40-50 dB(A) och vid Kanaanbadet till 45-50 dB(A).

Med kraftfulla bullerskyddsåtgärder tros en zon 400-500 meter från vägmitt ha en bullernivå över 45 dB(A), och vid Kanaanbadet tros bullernivån ligga på 45-50 dB(A).

Bergslagsvägen kommer att avlastas från trafik på en knappt 3 km lång sträcka, vilket är positivt för närboende ur bullersynpunkt.

Kommunal och regional planering

I RUF S är Förbifart Stockholm det enda alternativet som ingår. Detta motiveras av att den bäst stödjer utvecklingen av en flerkärnig struktur i ett längre perspektiv. Kungens Kurva-Skärholmen, Kista-Sollentuna-Häggvik och Barkarby-Jakobsberg blir därmed direkt sammanlänkade med varandra.

Vid en jämförelse av alla alternativ framgår att bägge tunnelalternativen stödjer en flerkärnig struktur, men att Diagonal Ulvsunda inte når regionkärnan Barkarby. Diagonal Ulvsunda stöder därför inte i samma utsträckning en nord-sydlig regionförbindelse och inte heller utvecklingen av en flerkärnig region. Kombinationsalternativet stödjer flerkärnstrukturen sämst, trots pendeltågstunneln. Förklaringen är vägavgifternas hämmande effekt på biltrafiken.

Inget av alternativen sägs utgöra hinder för befintliga eller planerade kommunala naturreservat. Bedömningen inkluderar Grimstaskogens naturreservat, och i Översiktsplan 1999 anges del av Grimstaskogen som ett reservat för utbyggnad av huvudvägnätet.

Vid Bergslagsplan finns betydande kulturmiljövärden i anslutning till trafikplatsen (Hässelby Slott), och exploateringen måste därför ske med stor varsamhet. För verksamhetsområden längs Bergslagsvägen (Vinsta och Lunda företagsområden) skulle trafikleden innebära en väsentlig och angelägen förbättring av tillgängligheten, framförallt för Lundaområdet som har transportintensiva men svårtillgängliga verksamheter. Trafikleden skulle sannolikt även innebära en ökad efterfrågan på de båda områdenas tomma lokaler och obebyggda tomter.

FÖRVALTNINGENS SYNPUNKTER

Förvaltningen kommer att koncentrera sitt remissvar på de konsekvenser som en eventuell utbyggnad av Förbifart Stockholm kommer att få på stadsdelens område. Kärnfrågan är huruvida en eventuell tunnelmynning i Grimstaskogen samt en trafikplats vid Bergslagsplan i längden kommer att gagna befolkningen och det lokala näringslivet i Hässelby-Vällingby stadsdelsområde. Klart är att en flerkärnig region är önskvärd, främst av arbetsmarknadsskäl. Att även en nord-sydlig vägförbindelse genom Stockholm är nödvändig är helt ostridigt – trafiken i Stockholm beräknas öka med 1-2 % per år under den kommande tioårsperioden.

Inledningsvis konstateras att de trafikproblem som präglar Stockholmsområdet inte kan byggas bort. Även om alla statliga väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige de närmaste tio åren gick till Stockholm, skulle trafiksituationen vara fortsatt problematisk eftersom trafikökningen ”äter upp” de förbättringar som görs (Källa: SIKÅ, Statens institut för kommunikationsanalys). Detta framgår också i de trafikflödesprognoser som gjorts av vägutredningen (se bilaga 3 och 4), vilka visar att innerstadstrafiken kommer att vara lika hög som i dag – bitvis t.o.m. högre – trots att vägtunnlarna byggs.

Det krävs därför ytterligare åtgärder än bara byggandet av en nord-sydlig förbifart. I ett längre perspektiv anser förvaltningen att kollektivtrafiken bör byggas ut i linje med RUFSS utbyggnadsplan för 2015, och befolkningen måste ges incitament att resa kollektivt, i syfte att minska den trängsel som tunnelalternativen inte klarar av att reducera. Det stundande vägavgiftsförsöket kommer därvid att utgöra ett viktigt instrument i styrningen av befolkningens val av färdmedel.

Förvaltningen anser att Kombinationsalternativet ensamt inte kan tillgodose de behov och krav som är utgångspunkten för vägutredningen. Även om vägavgifter kombinerat med en utbyggd kollektivtrafik kan bidra till att minska fordonstrafiken, trängseln och miljöutsläppen, så uppfyller enbart sådana åtgärder inte framkomlighetskraven och möjliggörandet av en flerkärnig region – vilka är de av riksdagen fastställda nationella och regionala målen med vägbygget. Tvärtom motverkar sådana åtgärder riksdagens mål, om de införs utan helhetslösning av både den externa och den interna trafikproblematiken. Av den orsaken anser förvaltningen att Kombinationsalternativet inte är en bra lösning i detta skede, utan endast de två tunnelalternativen kan vara föremål för övervägande.

Därmed står frågan vilket alternativ som förordas av förvaltningen kvar. De två tunnelalternativen har båda sina för- och nackdelar. Diagonal Ulvsunda bidrar inte i samma utsträckning till utvecklandet av flera regionala kärnor, men innebär lindrigare ingrepp i natur- och kulturmiljön. Samtidigt har Förbifart Stockholm större potential att öka tillgängligheten, och bredda arbetsmarknaden, i synnerhet för befolkningen i Västerort. Den sammantagna bedömningen måste därför bli att Förbifart Stockholm är det vägalternativ som bäst tillgodoser både de nationella och regionala målen, men innebär även i ett lokalt perspektiv störst utvecklingspotential för stadsdelsområdet.

Grimsta naturreservat

Kommunfullmäktige beslöt den 18 oktober 2004, i enlighet med kommunstyrelsens förslag, att Grimstaskogen förklaras som naturreservat enligt miljöbalkens 7 kap. 4 §, med den avgränsning, det syfte och de föreskrifter som framgick i beslutsdokumentet. (utlåtande 2004:142 RII, Dnr 331-662/2001 - Förslag för inrättande av Grimsta naturreservat)

I föreskrifterna för naturreservatet står att de ”ej utgör hinder mot de ingrepp som är nödvändiga om det vid en samlad bedömning av olika intressen visar sig att vägprojektet Förbifart Stockholm bör gå igenom naturreservatet.” Naturreservatsbildningen förutsätts därmed inte försvåra ett genomförande av vägprojektet, och om trafikleden byggs undantas vägområdet från naturreservatet.

Riksintresset Förbifart Stockholm

En nord-sydlig förbifart väster om Stockholm har av Vägverket klassats som riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt Miljöbalken 3 kap. 8 §, och skall därmed skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar. Skyddet har tillkommit i syfte att säkerställa vägens framtida funktion i det internationella vägnätet Transeuropean Network.

Den lokala arbetsmarknaden

Vinsta företagsområde har potential för utveckling. Där finns i dag ca 200 företag med sammanlagt ca 2 500 arbetstillfällen på en lokalyta om 240 000 kvadratmeter. KF ska under hösten 2006 etablera en stormarknad i området, vilket tros växa ytterligare om vägförbindelsen läggs i anslutning Bergslagsplan. Möjligheten till pendling – både med kollektivtrafik och med bil – ökar Västerortsbefolkningens möjlighet att nå ett mycket stort antal arbetsplatser.
