



Handläggare: Björn Larsson  
Telefon: 08-508 040 52

Dnr 301-182-2007

Sammanträde 12 juni 2007

Till  
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

## Vägutredning – effektivare nord-sydliga förbindelser

Remiss från kommunstyrelsen, dnr 314-1210-07

---

### Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen

Leif Spjuth  
stadsdelsdirektör

Sven-Göran Södergren  
avdelningschef

### Sammanfattning

Förbifart Stockholm är det alternativ som förvaltningen sammantaget anser vara lämpligast för att tillgodose dagens och morgondagens vägtransportbehov väster om Stockholms centrala delar. Förbifart Stockholm bör därför föras vidare i planeringen och genomföras. De viktigaste motiven är att Förbifart Stockholm på bästa sätt uppfyller projektmålen, stödjer den regionala utvecklingsplanen och är av riksintresse. Vidare finns bred uppslutning för Förbifart Stockholm i regionen. Planering och utbyggnad i kommunerna förutsätter sedan länge tillkomsten av Förbifart Stockholm.

---

**Bilaga:** Vägverkets ställningstagande (21 sid).

## Ärendets beredning

Detta tjänsteutlåtande har utarbetats inom avdelningen för stadsdelsmiljö och teknik. Den 20 september 2005 beslöt stadsdelsnämnden i ett tidigare skede av beredningen att lämna förvaltningens tjänsteutlåtande av den 10 augusti 2005 som svar på remissen från trafiknämnden och vägverket.

Tjänsteutlåtandet hade följande innehåll i 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.”

## Bakgrund

### *Tidigare remissbehandling*

Sedan hösten 2005 har Vägverket inhämtat remissvar från ett stort antal myndigheter, kommuner, organisationer, näringsliv och allmänhet. Utredningen har därefter anpassats och kompletteras efter de synpunkter som inkommit, och Vägverket har gjort ett ställningstagande i frågan om vilket vägalternativ som anses vara lämpligast att föras vidare i planeringen och genomföra. Vägverket skickar sedan en framställan till regeringen om tillåtlighetsprövning av projektet enligt miljöbalkens regler.

### *Vägverkets ställningstagande har följande lydelse.*

”Förbifart Stockholm är det alternativ som Vägverket Region Stockholm sammantaget anser vara lämpligast för att tillgodose dagens och morgondagens vägtransportbehov väster om Stockholms centrala delar. Förbifart Stockholm bör därför föras vidare i planeringen och genomföras. De viktigaste motiven är följande:

1. Förbifart Stockholm uppfyller på bästa sätt projektmålen.
2. Förbifart Stockholm stödjer den regionala utvecklingsplanen och är det alternativ som bäst tillgodoser regionens fortsatta utveckling med beaktande av trafikpolitiska och miljömässiga krav.

3. Förbifart Stockholm är av riksintresse och genom utformningen med flera långa tunnlar tas största möjliga hänsyn till miljön så att inträngen i känsliga områden begränsas och kan tillåtas.
4. Bred uppslutning finns i regionen för Förbifart Stockholm.
5. Planering och utbyggnad i kommunerna förutsätter sedan länge tillkomsten av Förbifart Stockholm.
6. Utöver projektmålen löser Förbifart Stockholm långsiktigt Ekerö kommuns transportförsörjning.”

Som motiv för en ny nord-sydlig vägförbindelse anger Vägverket följande.

### **Motiv för en ny nord-sydlig vägförbindelse**

Behovet av ytterligare förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet har diskuterats i olika planeringssammanhang under lång tid på både lokal, regional och nationell nivå. I vägutredningen redogörs för hur en ny vägförbindelse väster om Essingeleden funnits med i alla viktiga planer sedan 1960-talet med något olika sträckningar under olika namn.

*Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2001*, som antagits av Landstinget, är inriktad mot att hantera en fortsatt stark utveckling av regionen. Hittills har regionen varit starkt beroende av utvecklingen av Stockholms centrala delar. För att möta efterfrågan på bostäder, arbetsplatser och service från den växande befolkningen förespråkas en satsning på utvecklingsområden i regionen, så kallade regionala kärnor. En huvudinriktning i planen är att kraftigt förbättra förutsättningarna för förbi- och genomfartstrafiken och öka möjligheterna till tvärresande i regionen bland annat genom byggande av Förbifart Stockholm.

Den av regeringen tillsatta *Stockholmsberedningen* anger i sitt slutbetänkande från 2003 Förbifart Stockholm som en av de mest betydelsefulla väginvesteringarna för att bättre knyta samman Stockholmsregionens norra och södra del och för att understödja utvecklingen av en flerkärnig region.

Vägverkets uppfattning är att trafikflödet väster om Stockholms centrala delar redan idag ligger över den tillgängliga kapaciteten. Det ger sig tydligt tillkänna exempelvis på Essingeleden. Där flyter trafiken trögt eller stannar helt redan vid normala förhållanden under rusningstid. Bristen på kapacitet gör vägsystemet ytterligt störningskänsligt. En trafikolycka kan medföra köbildningar som sprider sig i systemet och tar lång tid att lösa upp. Påseglingen förra sommaren visade också hur sårbart ett system utan alternativvägar är. Vägutredningen visar att den fortsatta utvecklingen av Stockholmsregionen med kraftigt ökande transportbehov inte är möjlig utan tillkomsten av en ny vägförbindelse väster om Essingeleden.

Samtliga kommuner i länet, Landstinget, näringslivet och Länsstyrelsen stryker under behovet av en ny vägförbindelse. Av dessa förordar alla alternativet Förbifart Stockholm utom Länsstyrelsen som förordar Diagonal Ulvsunda.

#### *Länsstyrelsen förordar Diagonal Ulvsunda*

Länsstyrelsen konstaterar sammanfattningsvis att trafiksystemet under högtrafiktid är mycket ansträngt. Bristerna leder till att utbytet på arbetsmarknaden och konkurrensen inom näringslivet begränsas. Arbetet med att förbättra stockholmsregionens nord-sydliga kommunikationer är därför mycket angeläget. Alternativet Förbifart Stockholm är enligt Länsstyrelsens bedömning mindre lämpligt sett i ett långsiktigt perspektiv och tillgodoser inte miljöbalkens bestämmelser om hushållning med mark och vatten och lokaliseringsregeln.

Vägverket kommenterar detta med att konstatera att genom omfattande tunnelförläggning beaktas miljöbalkens generella hänsynskrav. De konflikter som kvarstår bedöms vara av sådan art att Förbifart Stockholm ändå kan anses vara ett lämpligt alternativ med hänsyn till bestämmelserna i miljöbalken. Efter utställelsen har dessutom Stockholm Vatten, som ansvarar för vattenverket på Lovön, meddelat att de bedömer de skyddsåtgärder för vattenförsörjningsintresset som presenteras i miljökonsekvensbedömningen som tillräckliga. Förbifart Stockholm strider därför inte mot god hushållning och långsiktigt hållbar utveckling då redovisade skyddsåtgärder bedöms vara tillräckligt effektiva och medger ett gott skydd av Stockholms vattenförsörjning.

### **Förvaltningens synpunkter och förslag**

Förvaltningen är i allt väsentligt av samma uppfattning som Vägverket när det gäller vilken vägsträckning som bör genomföras. Omständigheten att Länsstyrelsen förordar Diagonal Ulvsunda innebär inte någon förändring i det avseendet, då fördelarna med Förbifart Stockholm är så betydande för Hässelby-Vällingby stadsdelsområde – bl.a. ökar tillgängligheten till och från området, och utvecklingen av regionala kärnor i närområdet stimuleras. Dessutom framstår de åtgärder som Vägverket vidtar för att skydda relevanta miljöintressen kring Förbifart Stockholm som tillfredsställande.

Kärnfrågan för förvaltningens del är huruvida en eventuell tunnelmyning 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 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, vilket kräver en betydande satsning på kommunikationsleder, inte bara den aktuella.

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 den utbyggnadsplan fram till år 2015 som föreslås i *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2001*, och befolkningen måste ges incitament att resa kollektivt, i syfte att minska den trängsel som Förbifart Stockholm inte klarar av att reducera. Det återinförande av vägavgifter som planeras i Stockholms stad kommer därvid att utgöra ett viktigt instrument i styrningen av befolkningens val av färdmedel.

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. Under hösten 2006 etablerades en stormarknad i området, som tros växa ytterligare om vägförbindelsen läggs i anslutning till Bergslagsplan. Möjligheten till pendling – både med kollektivtrafik och med bil – ökar också Västerortsbefolkningens möjlighet att nå ett mycket stort antal arbetsplatser.

-----