



TRAFIKKONTORET
MARKKONTORET

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Dnr T05-310-569 (Trafikkontoret)

Dnr M05-310-00414 (Markkontoret)

2005-07-06

Kontaktpersoner-

Christer Lundin

Trafikkontoret

Telefon: 08-508 263 71

christer.lundin@tk.stockholm.se

Till

Trafiknämnden 2005-08-29

Marknämnden 2005-09-01

Lars Svensson

Markkontoret

Telefon: 08-508 287 36

lars.svensson@mk.stockholm.se

Effektivare nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet. Remiss från Vägverket

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen
2. Marknämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen kommunstyrelsen

Per Aronson

Göran Långsved

Sammanfattning

I vägutredningen "Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet" redovisar Vägverket fyra alternativa lösningar. Det är två vägalternativ, dels Förbifart Stockholm, dels Diagonal Ulvsunda. Vidare redovisas ett s.k. kombinationsalternativ som omfattar både vägutbyggnad, en ny pendeltågsförbindelse och vägavgifter. Slutligen redovisas ett s.k. nollalternativ, innebärande att någon utbyggnad av infrastrukturen inte kommer till stånd.

Kontoren konstaterar att det behövs en ökad trafikkapacitet i Saltsjö-Mälarsnittet väster om Essingeleden, vilket innebär att ett nollalternativ inte är godtagbart. Vidare konstaterar kontoren att det s.k. kombinationsalternativet

Bilaga: Nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet. Sammanfattning av vägutredning. Vägverket Publikation 2005:70.

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.

Vid en jämförelse mellan de två vägalternativen har 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 därför 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 och även regionen i övrigt 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.

Kontoren vill framhålla att utformningen av förbifartens 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.

Sammanfattningsvis föreslår kontoren att staden rekommenderar Vägverket att gå vidare med alternativet Förbifart Stockholm och att Vägverket begär att regeringen medger tillåtlighet enligt Miljöbalken att anlägga denna vägförbindelse.

Remissen

Vägverket har nu färdigställt sin vägutredning "Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet". Vägutredningen, tillsammans med den av Länsstyrelsen godkända miljökonsekvensbeskrivningen, ställs nu ut under perioden juni-september i enlighet med bestämmelserna i Miljöbalken. Syftet med vägutredningen är att analysera behovet av förbättrade nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet väster om Essingeleden.

I vägutredningen redovisas fyra alternativ. Det är två vägalternativ, dels Förbifart Stockholm, dels Diagonal Ulvsunda. Vidare redovisas ett s.k. kombinationsalternativ som omfattar både vägutbyggnad, en ny pendeltågsförbindelse och vägavgifter. Slutligen redovisas ett s.k. nollalternativ, innebärande att någon utbyggnad av infrastrukturen inte kommer till stånd.

Vägutredningen med dess miljökonsekvensbeskrivning redovisas ingående i rapporter som omfattar sammanlagt ca 450 A4-sidor text och ett 80-tal ritningar i A3-format. Vägverket har också gjort en sammanfattning av vägutredningen, en publikation om 56 sidor (Vägverket Publikation 2005:70). Denna sammanfattning bifogas tjänsteutlåtandet. Sammanfattningen finns även som

PDF-fil (8,85 MB) på Vägverkets hemsida www.vv.se, klicka Vägprojekt, Stockholms län, nord-sydliga förbindelser, dokument och informationsmaterial.

Bakgrund

Vägverket påbörjade under år 2000 utredningsarbete kallat 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.

Sedan Länsstyrelsen beslutat att ett sådant projekt, en ny vägförbindelse över Mälaren, kan antas ha betydande miljöpåverkan genomförde Vägverket under år 2002 ett s.k. utökat samråd enligt bestämmelserna i Miljöbalken.

Vid det utökade samrådet framförde kommunstyrelsen genom beslut den 27 november 2002 stadens synpunkter på utredningens innehåll och inriktning. Staden framhöll att med den inriktning som planeras för utredningen kommer det att skapas en god grund för framtida ställningstaganden. I Stockholm finns en politisk majoritet för att utöka vägkapaciteten 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. Brommagrenen, som enligt förstudien har lägre måluppfyllelse, bör enligt staden utgå ur arbetet. 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 skall granska.

I det fortsatta arbetet med vägutredningen definierade Vägverket en ny vägkorridor, Diagonal Ulvsunda, som utvecklats från Ålstensleden och Brommagrenen. Diagonal Ulvsunda utgörs av en i huvudsak tunnelförlagd vägförbindelse mellan väg E4 Södertäljevägen vid Fruängen/Nyboda och väg E4 Uppsalavägen vid Kista/Tegelhagen. Det innebär att Vägverket i vägutredningen har studerat två alternativa vägkorridorer, Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda.

För att studera alternativ med större andel kollektivtrafik har Vägverket även analyserat ett s.k. kombinationsalternativ. Det innehåller både vägutbyggnader – Klarastrandsleden /Huvudstaleden /Ulvsundavägen -, utbyggnad av pendeltågssystemet – ny pendeltågstunnel Älvsjö – Häggvik - och vägavgifter som dämpar och styr biltrafiken. De två vägalternativen och kombinationsalternativet ställs mot nollalternativet som grundas på nuvarande infrastruktur.

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 pekas 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 regionplanearbetet 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 RUFS, 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. Däremot 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 Saltsjö/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 förbifartens 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 trafikledernas 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. Trafikledernas 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 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 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 RUFS 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 trafikledernas 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 tillåtlighet enligt Miljöbalken att anlägga denna vägförbindelse.

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

Slut