

underhåll. Cykelvägen som idag är kommunal blir på de delar som ingår i arbetsplanen statlig. Vid trafikplats Hjulsta övergår den cirkulationsplats som byggs för att ansluta Akallalänken till E18 från att vara kommunal till att bli statlig väg. Väg 275, delen Akallalänken mellan Hjulsta och Akalla, för vilken Stockholms stad är väghållare läggs på sträckan samman med E4 Förbifart Stockholm. För övriga delar av väg 275 är Stockholms stad fortsatt väghållare.

1.5 Konsekvenser av vägförslaget

Genom E4 Förbifart Stockholm avlastas de inre delarna av regionen från trafik. På Essingeleden blir trafikmängderna år 2035 lägre än idag. Den förbättrade tillgängligheten med bil gör att trafiken ökar något snabbare än om E4 Förbifart Stockholm inte byggdes men trafiken omfördelas på ett sätt som är positivt för trafiksäkerhet och miljö. Den regionala strukturen stöds av E4 Förbifart Stockholm och den förbättrade tillgängligheten skapar attraktiva lägen för ny eller förändrad bebyggelse.

Genom att stora delar av trafikleden läggs i tunnel blir miljöpåverkan kraftigt begränsad jämfört med om vägen gått i ytläge. Viktiga kulturmiljöintressen som påverkas finns framförallt på Lovö men även på Järvafältet. E4 Förbifart Stockholm lokaliseras och utformas för att undvika skadlig påverkan på Natura 2000-områden på Lovö och på Järvafältet. Förorenat vatten från tunnlar och ytvägar tas om hand och renas.

Under byggtiden uppstår störningar som tidvis utsätter dem som bor både i närområdet kring trafikplatserna och intill tunneln för påfrestningar. Störningar av buller och vibrationer mildras genom olika tekniska och administrativa åtgärder. Hänsyn tas till trafikanter som berörs så att olägenheterna blir små.

För att minska störningar i känsliga områden kommer en del av masstransporterna att ske sjövägen. Hamnar anläggs därför tillfälligt vid Sättra och på södra och norra Lovö.

Konsekvenserna av den långtidsexponering av

skadliga partiklar, som trafikanter som använder tunnarna dagligen kommer att utsättas för, beror på flera faktorer där framtida dubbdäcksanvändning är en viktig faktor.

Grundvattnet påverkas genom schakter under grundvattennivån. Lämpliga skyddsåtgärder fastställs i mark- och miljödomstolen.

Miljökonsekvenserna beskrivs i detalj i arbetsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

1.6 Fastställelseprövning

Arbetsplanen kommer att ställas ut och genomgå fastställelseprövning. Före fastställelsen har säkrare möjlighet att påverka arbetsplanen. Fastställelsen kan överklagas.

För att kunna genomföras som avsett måste projektet också prövas enligt annan lagstiftning för miljö och säkerhet för att få de tillstånd som reglerar byggande och drift. Detta redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

1.7 Kostnader

Den kalkylerade totalkostnaden för projektet är beräknad i 2009 års prisnivå och uppgår till cirka 27,6 miljarder kronor.

1.8 Fortsatt arbete (genomförande)

För det fortsatta arbetet har en tidsplan upprättats. Arbetsplanen bedöms kunna fastställas och vinna laga kraft under år 2012. Byggandet förutsätter att genomförandeavtal med berörda kommuner tecknas samt att arbetet med detaljplanerna avslutas.

Förhandlingar inför mark- och miljödomstolen för att få tillstånd för vattenverksamhet beräknas kunna äga rum under år 2012. Övriga prövningar avseende tillfälliga hamnar och intrång i Natura 2000-område avslutas under år 2012.

Förberedande arbeten bedöms kunna starta år 2012 under förutsättning att nödvändiga tillstånd finns. Byggtiden är 8-10 år varefter vägen skulle kunna öppnas för trafik tidigast år 2020.

2 Bakgrund och motiv

Stockholmsregionen växer och beräknas ha mer än 2,4 miljoner invånare år 2030. Samtidigt vidgas den funktionella regionen - det område inom vilket arbetspendling sker - till att omfatta stora delar av östra Mellansverige.

Det är av både nationellt och regionalt intresse att Stockholmsregionen är attraktiv och effektiv och kan hävda sig i konkurrensen med andra storstadsregioner i första hand i Europa. Den tidigare regionala utvecklingsplanen, RUFSS 2001, liksom den plan som av landstingsfullmäktige antogs i maj 2010, RUFSS 2010, betonar betydelsen av tillgänglighet inom regionen, till angränsande områden, nationellt och internationellt.

Stockholmsregionen står inför en rad utmaningar. Befolkningstillväxten är stark. Regionen växer med i genomsnitt 20 000 invånare per år vilket motsvarar ett nytt Malmö vart tionde år. Den växande befolkningen ställer stora krav på transportsystemet både för person- och godstransporter. Regionen är idag tudelad när det gäller bostads- och arbetsmarknader. Vattenstråken, som är en stor del av Stockholms attraktivitet, skapar också barriärer och försvårar kontakterna mellan regionens norra och södra delar. Både väg- och spårnäten är mycket hårt belastade och den bristande vägkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet skapar trängsel och köer redan vid normala omständigheter. De samhällsekonomiska kostnaderna för förse- ningar på grund av trängsel i Stockholmsområdet har i en konsultrapport år 2000 beräknats till 6-7 miljarder kronor per år fördelat ungefär lika på biltrafik och kollektivtrafik. Sårbarheten i trafiksystemet blir uppenbar när det uppstår hinder i trafiken på grund av vägarbeten eller trafikolyckor.

Sedan Essingeleden invigdes år 1967 har ingen ny vägförbindelse tillkommit över Saltsjö-Mälarsnittet trots att befolkningen i regionen vuxit med mer än 500 000 invånare och bilparken ökat med ytterligare 400 000 bilar. Hälften av de dagliga fordonsrörelserna över Saltsjö-Mälarsnittet sker över

den hårt belastade och slitna Essingeleden. För att kunna utöka den tekniska livslängden på Essingeledens broar krävs på sikt omfattande reparationer med tidvisa avstängningar.

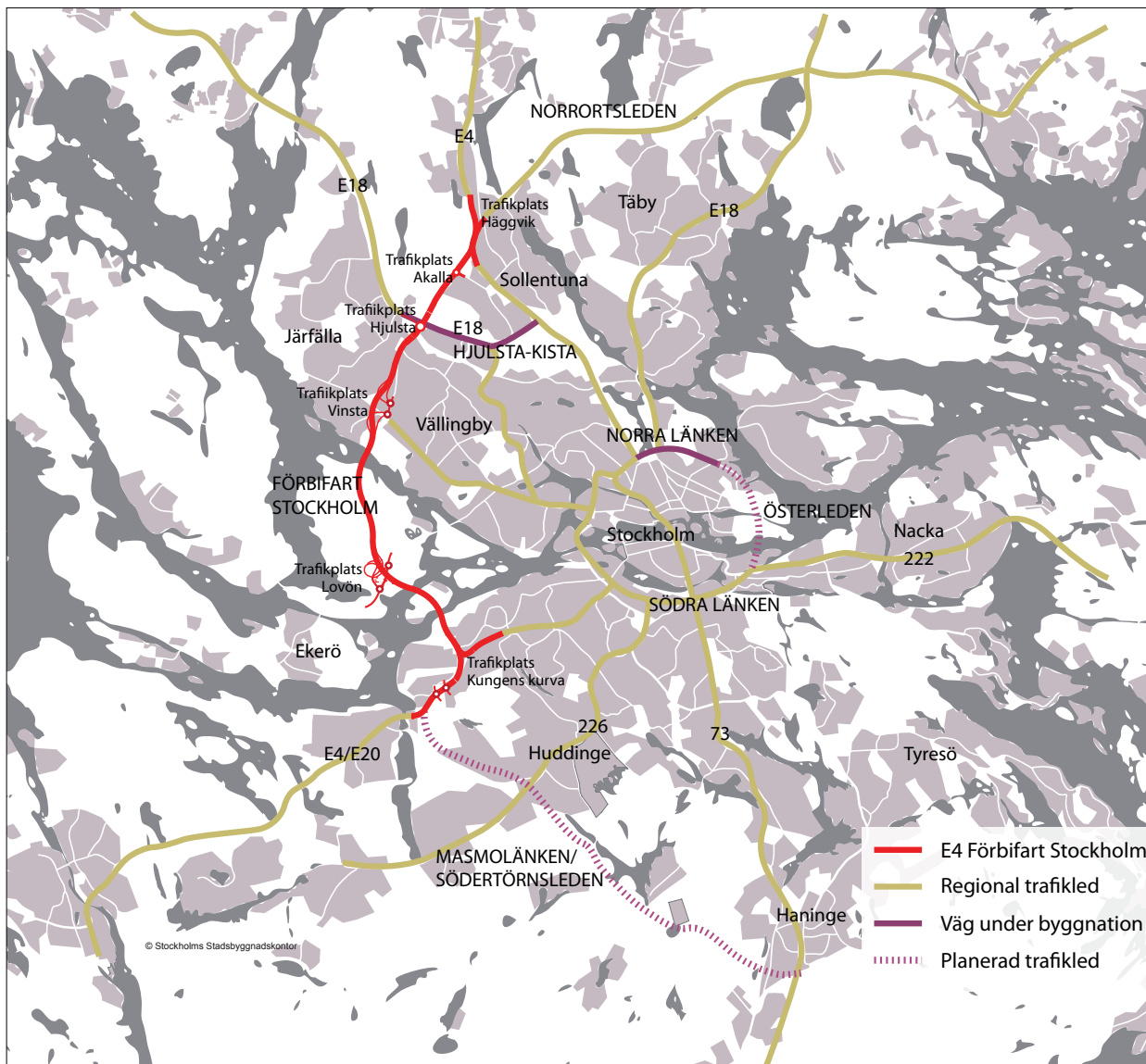
Regionens bebyggelsestruktur är idag stjärnformad med en stark central regionkärna och bebyggelsestråk som följer kommunikationslederna ut från centrum. Det råder en stor enighet bland regionens aktörer om att regionen ska utvecklas så att regioncentrum kompletteras med ett antal täta, attraktiva och stadsmässiga regionkärnor. Samspelet med de angränsande länen i östra Mellansverige ska utvecklas. Regionen ska alltså på samma gång bli sammanhållen och utvidgad:

”Strategiska investeringar i transportsystemen ska tillgodose resbehovet i en växande funktionell region. Kapaciteten ska öka över Saltsjö-Mälarsnittet på både vägar och spår liksom i förbindelserna mot omgivande län. Nya tvärförbindelser ska koppla samman de regionala stadskärnorna. Åtgärderna ger regionen en sammanhållen bostads- och arbetsmarknad och ökar den funktionella arbetsmarknadens storlek. En sammanhållen och vidgad region tar bättre tillvara hela regionens potential, vilket ger ökad tillväxt och välförstånd.”
(Utställningsversionen av RUFSS 2010)

2.1 Förutsättningar

2.1.1 Allmänt

Den regionala utvecklingsplanen utarbetas av landstingets Regionplanenämnd i en löpande dialog med länets kommuner, berörda statliga myndigheter och andra regionala aktörer. I den utvecklingsplan, RUFSS 2010, som antogs av landstinget i maj 2010 beskrivs en rumslig struktur med en central regionkärna och åtta yttre ”stadskärnor” med tät bebyggelse och hög tillgänglighet. Sex av dessa kärnor binds samman av en yttre trafikled som går från Haninge via Flemingsberg, Skärholmen-Kungens kurva, Barkarby-Jakobsberg, Kista-



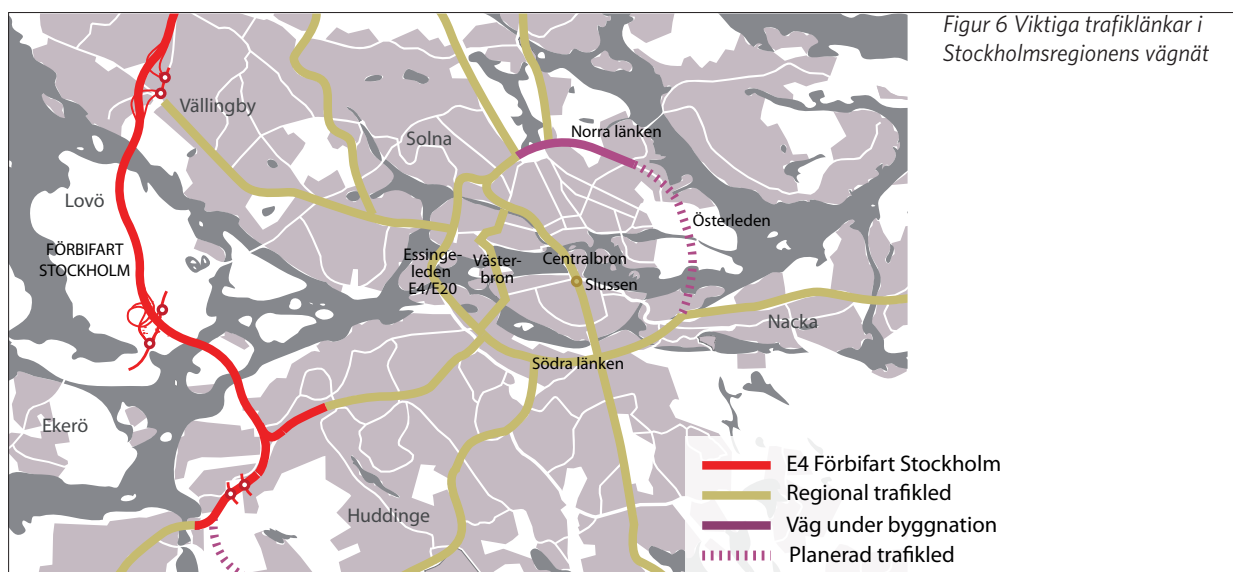
Figur 5 E4 Förbifart Stockholms är en del av den yttre tvärleden som också omfattar Norrortsleden och Masmolänken/Södertörnsleden.

Häggvik-Sollentuna till Täby-Arninge. I denna led är E4 Förbifart Stockholm en viktig länk.

Om folkmängden och trafiken ökar som förväntat, kommer dagens vägkapacitet inte att räcka till. Även med starka ekonomiska styrmedel och en väl utbyggd kollektivtrafik kommer trängselsituationen på Essingeleden att vara akut. Vägkapaciteten behöver därför förstärkas. E4 Förbifart Stockholm är ett nyckelobjekt för att öka vägkapaciteten på medellång sikt över Saltsjö-Mälarsnittet för bil- och busstrafik liksom för näringslivets transporter. E4 Förbifart Stockholm minskar trängseln på infartslederna och gör att de norra och södra

länsdelarna hålls samman och att förbindelserna blir effektiva mellan terminaler och hamnar. Den centrala regionkärnan avlastas medan de yttre regionala stadskärnorna knyts samman och utvecklas. Samtidigt erbjuds trafiken som inte har målpunkt i centrum en ny förbindelse vilket gör hela vägsystemet i regioncentrum mer robust.

En viktig omständighet, som påverkat förutsättningarna för E4 Förbifart Stockholm, är införandet av trängselskatt i Stockholm. Efter en försöksperiod januari-juli 2006 infördes skatten permanent från den 1 augusti 2007. Som framgår nedan kan trängselskatten användas både för att styra trafik-



strömmarna (bort från Essingeleden och de centrala delarna till en kringfart) och för att finansiera utbyggnaden av E4 Förbifart Stockholm.

2.1.2 Trafikförhållanden

Trafik som idag går mellan den norra och den södra regionhalvan passerar i dag antingen på Essingeleden (E4/E20) eller genom Stockholms innerstad via Västerbron, Centralbron eller förbi Slussen. Ett system med avgifter för fordon, som passerar en ring kring innerstaden, används för att styra trafiken till tider med lägre trafikefterfrågan och också för att styra trafik bort från innerstadens tätt bebodda gator till innerstadsringen som idag utgörs av Södra länken och Essingeleden och på sikt även Norra länken. Södra länken går till största delen under jord och Essingeleden passerar till delar över vatten och genom verksamhetsområden vilket gör att förhållandevis få människor vistas i vägområdets närhet. Essingeleden är idag Sveriges mest belastade vägsträcka med cirka 160 000 fordon per vardagsmedeldygn, dvs. ett årsmedelvärde för dygnstrafiken måndag till fredag. De trafikmängderna är långt utöver vad Essingeleden dimensionerats för och Trafikverket upplåter därför även vägrenarna för trafik i syfte att i någon mån begränsa köbildningen. I figur 7 visas trafikflödena på några av de större trafiklederna i regionen.

Även trafik i regionens västra delar har framkomlighetsproblem och Trafikverket bygger därför

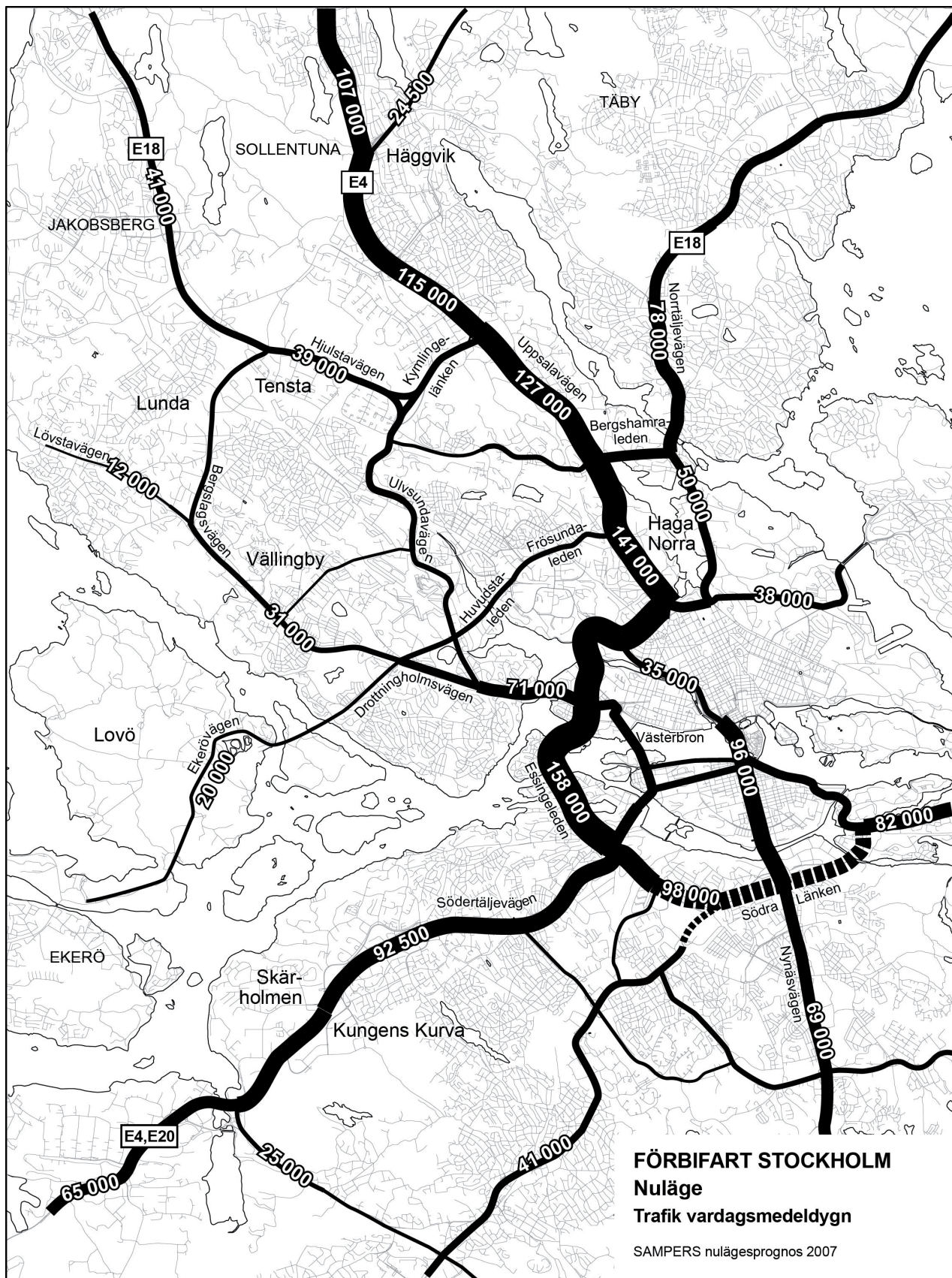
om E18 som får en ny sträckning med stadsmotorvägsstandard förbi Hjulsta – Tensta – Rinkeby med koppling mot E4 vid trafikplats Kista och till Ulvsundaleden vid Rinkeby.

Trafiken i västerort leds via Bergslagsvägen – Drottningholmsvägen mot innerstaden och E4. Trafikleden har inte tillräcklig kapacitet vilket leder till långa restider. Särskilt besvärande är det vid Brommaplan där trafik från Ekerö och västerort strålar samman.

Konsekvenserna av trängsel är inte begränsade till dem som åker bil. Trängselproblemen försvårar för kollektivtrafiken och ökar belastningen på lokalgatorna vilket ger sämre boendemiljö och trafiksäkerhet.

Kollektivtrafiken i länet baseras på ett stjärnformat spårnät som strålar samman vid Stockholms central och T-centralen. Det gäller även den kommande Citybanan som får en underjordisk station för pendeltågstunneln i city men även en station under Odenplan. Spårtrafiken kompletteras med ett buss- och spårvagnsnät. En konsekvens av strukturen är mycket höga belastningar och trängsel i de inre delarna.

Nära trettio procent av alla förflyttningar i länet företas av gående eller cyklister, i första hand vid kortare resor. Spår- och vägtrafikanläggningar i markplanet kan då utgöra hinder som leder till



Figur 7 Nuläge, trafikflöden ett vardagsmedeldygn år 2007., kalibrerad nulägesprognos.