

# INNEHÅLL

|                                                    | SID |
|----------------------------------------------------|-----|
| Sverige behöver en väl fungerande Stockholmsregion | 5   |
| Stockholmsregionen växer                           | 7   |
| Många steg ska tas innan en väg kan byggas...      | 9   |
| ... och många avväganden ska göras                 | 9   |
| Nord-sydliga förbindelser                          | 11  |
| Korridorer som ska utredas                         | 12  |
| Vad händer i fortsättningen?                       | 14  |
| Tidsplan                                           | 14  |
| Liten ordlista                                     | 15  |

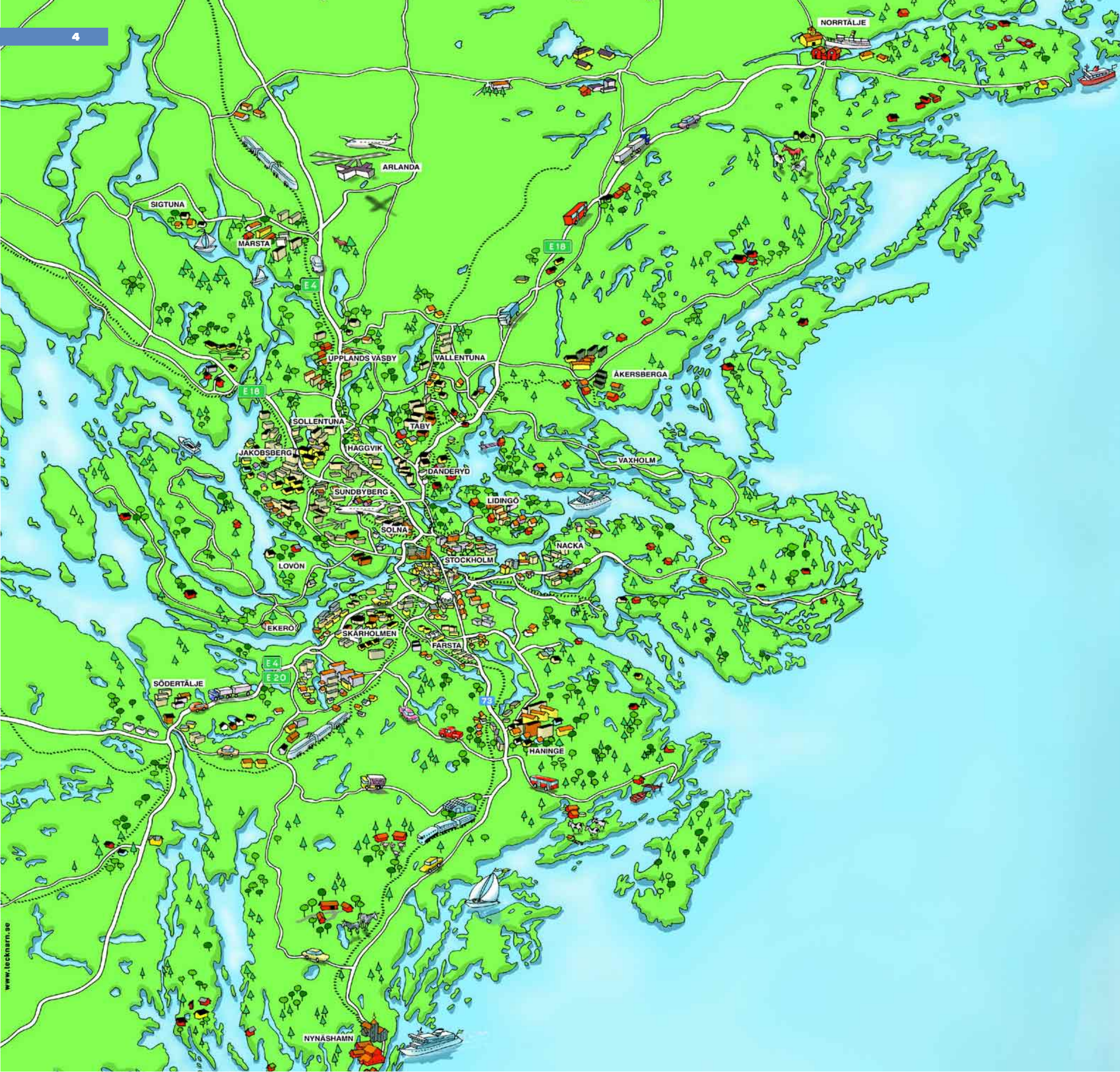
Vägverket genomförde under 2001 en förstudie av förbindelserna mellan stockholmsområdets norra och södra delar över det s k "Saltsjö-Mälarsnittet". Förstudien följs nu av en vägutredning som kommer att pågå till hösten 2003.

Vägutredningen ska studera tre möjliga korridorer mellan Kungens Kurva och Häggvik — Förbifart Stockholm, Ålstensleden och Brommagrenen — förutom ett s k nollalternativ.



Titel: Nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet  
Författare.: Lena Norberg, Norberg Network AB  
Projektledare: Johan Söderman, Vägverket Region Stockholm  
Informationsansvarig: Gull-Britt Montalvo, Vägverket Region Stockholm  
Layout/illustration: Tecknar'n i Roslagen AB  
Foto: Miljöbild / Hans Ekestang  
Dokumentbeteckning: ÖVR 2002:0164  
Utgivning: Oktober 2002





## Sverige behöver en väl fungerande Stockholmsregion

Ett land, särskilt ett litet och avlägset beläget land som Sverige, behöver effektiva och attraktiva storstadsregioner. Storstäder fungerar som motorer för utveckling också i andra delar av landet genom att vara "importhamnar" för nya idéer och plantskolor för nya tjänster och produkter.

Det är därför avgörande för hela Sveriges utveckling att Stockholmsregionen klarar den ökande konkurrensen från andra europeiska storstäder om företag och investeringar.

För att behålla och utveckla sin internationella konkurrenskraft behöver Stockholmsregionen kunna erbjuda en god transportstruktur, en god miljö och annat som gör den attraktiv för människor och näringsliv. Näringslivet behöver god tillgänglighet både för person- och godstransporter. Transporter är en del i produktionsprocessen och resor inom arbetstid representerar dyrbar tid. Den ekonomiska tillväxten i regionen hämmas om framkomligheten är dålig.



Ett väl fungerande transportsystem i Stockholmsregionen är av nationell betydelse också därför att europaväg E 4 genom Stockholm är en viktig länk i riksvägsnätet.

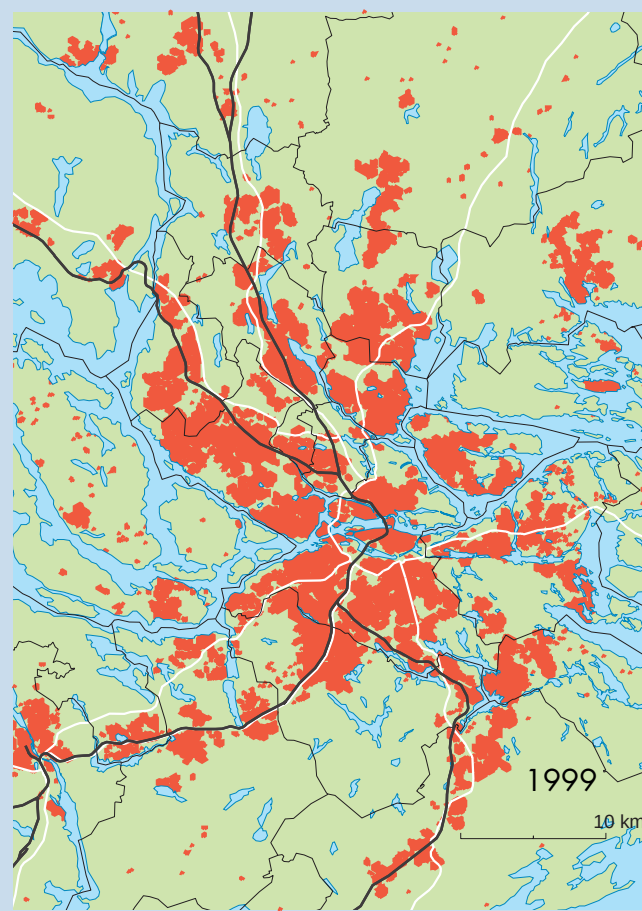
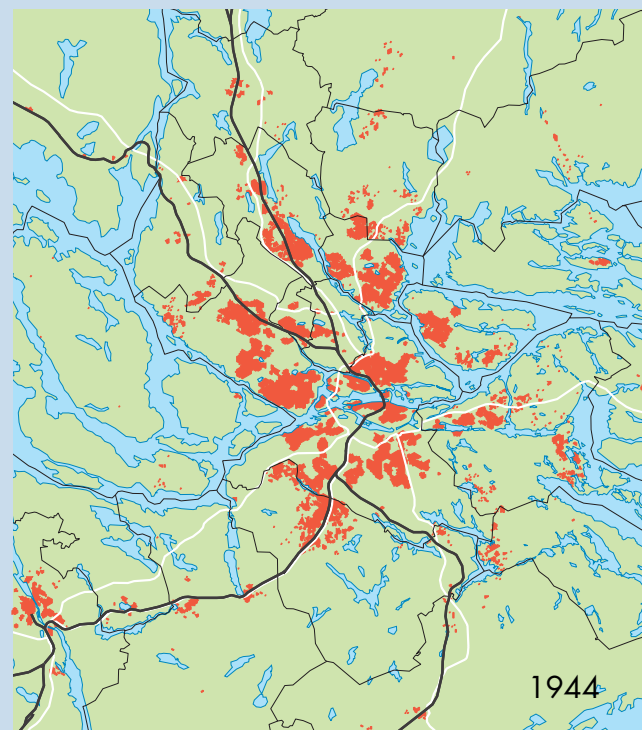
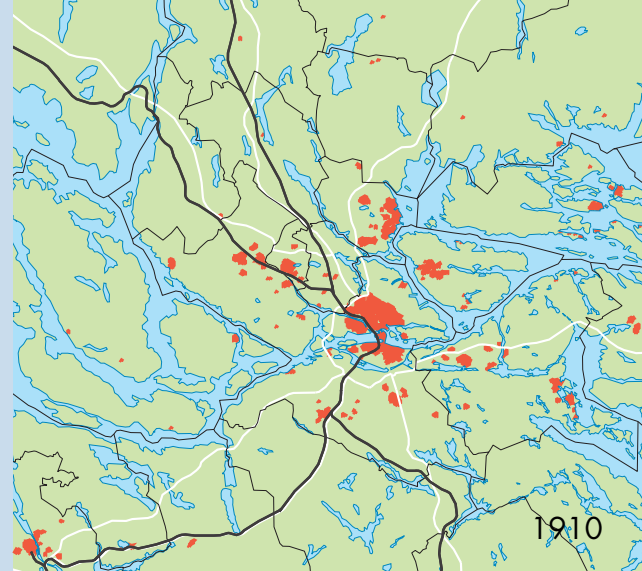
På Essingeleden (E 4/E 20) blandas fjärrtrafik med regional- och lokaltrafik. Antal fordon/dygn uppgår till ca 130 000.

Hastigheten på nuvarande Essingeleden är delvis mycket låg under högttrafikperioderna. Det förekommer att medelhastigheten ligger under 10 km/tim.



*Bebyggelseutveckling under de senaste 90 åren.*

*Källa: Regionplane- och trafikkontoret,  
Stockholms läns landsting.*



## Stockholmsregionen växer

Stockholmsregionen är en attraktiv region som beräknas växa från dagens 1,9 miljoner med 200 000 - 300 000 invånare till år 2015 och med 300 000 - 600 000 fram till år 2030. Befolkningen i länet är ung och födelsetalen höga.

Stockholms utveckling har sedan staden grundades styrts av naturförutsättningarna. Staden ligger vid Mälarens utlopp i Saltsjön och det vatten som ger regionens centrala delar skönhet och karaktär skapar samtidigt barriärer och försvårar kontakterna mellan regionens norra och södra delar.

Trafiksystemet i regionen är radiellt uppbyggt. Huvuddelen av de större vägarna och alla järnvägar strålar ut från en mittpunkt - "Mälardrottningens getingmidja". Också regionens natur- och friluftsområden sträcker sig som gröna kilar in mot centrum. Mälaren har stort regionalt och nationellt värde i flera aspekter; för dricksvatten, rekreation, friluftsliv och naturupplevelser.

Stockholmsregionens stjärnstruktur med få och korta tvärleder innebär att infarterna och kollektivtrafiken ofta belastas av trafik som egentligen ska till mål någon annanstans. Bristen på förbipassager gör transportsystemet sårbart vid störningar eftersom det saknas alternativa färdvägar.

Det finns stora skillnader i levnadsvillkor inom och mellan regionens olika delar. Det innebär att regionens resurser inte utnyttjas fullt ut när t ex arbetslösheten är högre i den södra länshalvan och när arbetsresor över Saltsjö-Mälarsnittet blir avskräckande långa. Södra länsdelens utvecklingsmöjligheter bromsas också av trängsel i vägförbindelserna till Arlanda.

### En regional utvecklingsplan

I maj 2002 antog landstingsfullmäktige en regional utvecklingsplan efter ett flerårigt utredningsarbete som involverat många berörda: statliga och regionala myndigheter, kommuner, organisationer och många enskilda.

Planen lägger fast tre grundläggande mål för regionens utveckling:

- internationell konkurrenskraft
- goda och jämlika levnadsvillkor
- långsiktigt hållbar livsmiljö

### Regionala "kärnor" ska utvecklas

Hittills har Stockholms bebyggelse vuxit från centrum och utåt. Nu är tillväxten i regionen så stor att nya regionala bebyggelsekärnor måste få förutsättningar att utvecklas utanför det halvcentrala bandet av förorter. Dessa kärnor måste vara attraktiva för företagsetableringar och boende. De behöver därför ha goda kommunikationer både in mot och förbi regioncentrum.

Goda vägförbindelser är en av de grundläggande faktorerna för att näringslivet ska betrakta en lokalisering som attraktiv. Därför måste de yttre regionala kärnorna ha länkar till ett effektivt regionalt vägnät. För att en kärna ska ha långsiktiga förutsättningar att utvecklas krävs också god kollektivtrafik som öppnar för en mer omfattande arbetspendling och ger bredare grupper möjlighet att nå kärnan.

De områden som bedöms kunna utvecklas till kärnor i regionen är: i sydväst Flemingsberg och Skärholmen/Kungens Kurva, i sydost Farsta och Haninge centrum, i öster Sickla, i nordväst Barkarby-Jakobsberg, i norr Kista-Sollentuna-Häggvik och i nordost Täby centrum och Arninge.

### Den tätaste regionen är miljövänlig — för hela landet

En tätbefolkad region som Storstockholm har förutsättningar att både vara energisnål och skapa relativt måttligt med föroreningar till luft, mark och vatten. En storstockholmare svarar genomsnittligt för mindre utsläpp än invånare i övriga landet tack vare att avstånden här är kortare och att kollektivtrafiken är bättre utvecklad. Under högttrafik sker 70 procent av alla resor in mot centrum med kollektivtrafik, framför allt med tunnelbanan.



### Långa restider i Stockholmsregionen

Trängseln är stor på infarts- och genomfartslederna och det ökar luftföroreningar och energiåtgång. Väg- och Trafikinstitutet, VTI, uppger att köörning i låga hastigheter ökar bränsleförbrukningen närmare fyra gånger. De utsläpp som fördröjningarna förorsakar under ett år motsvarar utsläppet från trafiken under en månad. Även om utsläppen per capita är låga av luftföroreningar, dagvattenföroreningar och störande buller överskrider redan idag den miljö kvalitetsnorm för kvävedioxid som fastställts för att gälla 2006 på en del gator i centrala staden och på de stora infartslederna. Riktvärden för buller överskrider på flera ställen.

Trängsel i trafiken kostar inte bara försämrad miljö utan också mycket tid och pengar. Stockholm har längre restider än de som bor i övriga landet. Trots att regionen geografiskt är liten har nästan dubbelt så många här mer än 45 minuters restid till arbetet.

*Framkomligheten under morgonens maxtimme 2015 utan ny vägförbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet. Flaskhalsar markerade med blått och rött indikerar 50-65 procent resp. 65-100 procent hastighetsreduktion. (Tunsek 2001)*

### Ett väl sammansatt trafiksystem

En effektivt fungerande trafikapparat för Stockholmsregionen innebär en väl avvägd kombination av vägar, tunnelbana, järnväg och spårväg. Dessutom behövs en bättre spridning av trafiken över dygnets timmar och bättre samverkan mellan de olika trafikslagen eftersom utrymmet är mycket begränsat för tillkommande vägområden genom bebyggelsen.

I den regionala utvecklingsplanen förordas åtgärder för att:

■ förstärka kapaciteten i befintligt trafiknät, bl a dubbelspår, nya körfält och ökad kapacitet i knutpunkterna.

Dessutom föreslås:

■ spår i nya riktningar med stort underlag för kollektivtrafiken och nya leder som ska avlasta vägnätet. Vidare ska bättre informationshantering, reseplanering och styrning av transportefterfrågan kunna leda till att trafiknätet utnyttjas effektivare.

Därför arbetar SL, Banverket, Regionplane- och trafikkontoret och Vägverket tillsammans för att genomföra de förslag som finns i den regionala utvecklingsplanen. Regeringen har tillsatt Stockholmsberedningen, en grupp som ska utreda hur transporterna i Stockholm och Mälardalen ska kunna förbättras genom bättre samordning av trafikslagen, ökad satsning på kollektivtrafiken och tillräcklig vägkapacitet mellan norra och södra regiondelarna.

Stockholmsberedningen har nu fått i tilläggsuppdrag att utreda om trängselavgifter i trafiken kan och bör genomföras. Banverket utreder förstärkt spårkapacitet genom centrala Stockholm. SL planerar för utbyggnad av tvärbanan, åt norr och sydost. Det är Vägverkets uppdrag att bidra till transportförsörjningen genom att utreda effektivare nord-sydliga förbindelser, vilket är en del i den övergripande strategin.

## Många steg ska tas innan en väg kan byggas ...

Det är en lång väg att gå innan en större väg kan byggas. Det tar många år, många intressen ska vägas samman och många berörda ska få komma till tals.

### Förstudie

Första steget när man planerar en ny väg är att göra en förstudie som ska ligga till grund för allt fortsatt arbete. Här beskrivs om det behövs en ny väg och i sådana fall vad vägen kan få för konsekvenser för människor, trafik och miljö. Länsstyrelsen ska bedöma om projektet kan antas ha betydande miljöpåverkan.

### Vägutredning

Därefter görs en vägutredning som leder till att en eller flera vägkorridorer väljs för fortsatt prövning. Under arbetets gång utreds flera alternativa vägsträckningar och jämförs med varandra och med ett "nollalternativ". Vägutredningen fastlägger inte någon exakt vägsträckning. Här beskrivs istället de trafiktekniska förutsättningarna och den trafiktekniska standarden och analyserar mer i detalj konsekvenser för miljö, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Under arbetet med vägutredningen ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas och godkännas av Länsstyrelsen.

Förslaget till vägutredningen ställs ut så att intresserade får möjlighet att lämna synpunkter. I detta skede väger de allmänna intressena tyngst. Enskilda intressen - t ex markägarintressen - behandlas främst i det senare arbetet med arbetsplanen.

### Samråd

Både under arbetet med förstudien och med vägutredningen ska samråd ske med länsstyrelse, kommuner, myndigheter, berörda organisationer och berörd allmänhet.

### Tillåtlighetsprövning

Utifrån vägutredningar om större projekt fattar regeringen beslut om ett vägprojekt kan tillåtas, d v s att det inte står i konflikt med reglerna i Miljöbalken.

### Kommunernas markplanering

Det "kommunala planmonopolet" innebär att

kommunen ansvarar för markanvändningen och att kommunens översiktsplan och detaljplan måste samordnas med vägplaneringen.

### Vägens finansiering

Investeringsmedel måste sedan finnas med i det anslag som regeringen ger till respektive vägregion för utbyggnad av det statliga vägnätet.

### Arbetsplanen

En arbetsplan ska finna den lämpligaste vägsträckningen inom den korridor som vägutredningen föreslagit. Nu detaljprojekteras vägen och kostnaderna beräknas. I detta skede sker ingående överläggningar med markägare och andra intressenter. Arbetsplanen ställs ut så att alla intresserade får möjlighet att granska den och lämna in synpunkter. Arbetsplanen kan överklagas av sakägare.

### Vägbygget inleds

Under förutsättning att arbetsplanen godkänts och kommunernas detaljplaner fastställts kan nu vägbygget inledas.

## .... och många avväganden ska göras

När ett större vägprojekt övervägs ska många olika avväganden göras och vägens nytta ska jämföras med de kostnader och intrång som vägen skapar.

Positiva värden som en väg kan skapa är bl a samhällsnytta som ökade förutsättningar för nationell och regional utveckling, minskade kostnader i tid och pengar för företag och enskilda samt ökad trafiksäkerhet. Men alla vägprojekt har kostnader som inte bara är ekonomiska: intrång i värdefulla miljöer, ökad mängd föroreningar och ökat buller åtminstone lokalt, förändringar i lokala trafikströmmar som kan leda till att trafikrisker uppkommer i andra områden.

Inte bara alternativa vägsträckningar ska jämföras med varandra. För olika delar av en väg kan det vara aktuellt att väga t ex ytläge mot tunnälläge. Hur ska en väg dras genom ett naturområde och hur kan trafikplatser anläggas i ett bebyggt område?



# Projektet "nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet"

Vägverket genomförde under 2001 en förstudie av förbindelserna mellan stockholmsområdets norra och södra delar. Förstudien visade att kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet behöver förstärkas för att möta ett växande behov av transporter.

I samrådet kring förstudien framkom önskemål att det fortsatta utredningsarbetet ska redovisa alternativa lösningar.

Förstudien följs nu av en vägutredning som kommer att pågå till hösten 2003 och som genomförs av Tyréns Infrakonsult AB på uppdrag av Vägverket Region Stockholm.

Målet för vägutredningen är att finna den vägkorridor som bäst löser uppgifterna 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 flerkärnig region
- ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt

## Vägutredningen ska inledningsvis studera tre möjliga korridorer:

- **Förbifart Stockholm:** E 4/E 20 från Kungens Kurva via Sättra, Kungshatt, Lovön, Vinsta, Lunda, Hjulsta till Häggvik
- **Ålstensleden:** E 4/E 20 från Kungens Kurva via Bredäng, Hägersten, Ålsten, Ulvsundavägen, Kymlingelänken, Kista till Häggvik
- **Brommagrenen:** E 4/E 20 från Kungens Kurva via Stora Essingen, Ulvsundavägen, Kymlingelänken, Kista till Häggvik

## Alternativen jämförs

Vägutredningen studerar och jämför olika vägalternativ utifrån många aspekter. Viktigt är att beskriva måluppfyllelse, miljökonsekvenser och teknisk genomförbarhet.

De områden som berörs av utredningen är värdefulla och känsliga för påverkan t ex naturområden och kulturhistoriska miljöer med höga bevarandevärden.

Flera av regionens s k "gröna kilar" berörs av utredningsområdet: Bornsjökilen, Ekerökilen, Görvälnkilen och Järvakilen. Inom området finns också Drottningholms slott med omgivningar som är upptaget på FN:s Världsarvslista samt skyddsvärda miljöer i Vällingby och Ålsten. Också Sätterskogen avses bli ett skyddat område.

Mälaren är av stort värde för regionen och strategiskt viktig för dricksvattenförsörjningen. Utredningen berör det gemensamma skyddsområde som håller på att upprättas för de tre regionala vattenverk, som försörjer 1,6 miljoner av Storstockholms invånare.

Vägutredningen ska beakta allt detta och dessutom studera en rad ytterligare aspekter:

- Vägutformning, konstruktion och utrustning samt hur trafiken ska ledas under byggnadstiden
- De geotekniska förutsättningarna för respektive vägalternativ
- Broar där stor vikt ska läggas vid den estetiska utformningen
- Hur de alternativa vägsträckningarna kan placeras i landskapet
- Hur vattenförsörjningen i de berörda kommunerna påverkas, risker för ytvatten och grundvatten
- Framkomligheten för sjötrafik där broar byggs



En miljökonsekvensbeskrivning ska göras för vägalternativen. Det innebär att konsekvenserna för områdenas naturvärden, rekreationsvärden och kulturmiljö ska analyseras. En bullerutredning ska beskriva förhållandena idag och i framtiden både för bostadsområden och friluftsområden. Konsekvenser i form av luftföroreningar och koldioxidutsläpp ska beskrivas samt eventuella miljömedicinska följder för människors hälsa.



### Kostnad

Ungefärlig kostnad för att bygga motorväg med sex körfält.

Tusen kronor per meter.

|              |      |
|--------------|------|
| Ytläge land  | 50   |
| Ytläge stad  | 70   |
| Bergtunnel   | 500  |
| Betongtunnel | 750  |
| Bro          | 500  |
| Bro inglasad | 1000 |
| Sänktunnel   | 1500 |

|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| Trafikplats yta    | 100 Mkr per plats |
| Trafikplats tunnel | 350 Mkr per plats |

## Korridorer som ska utredas

### Förbifart Stockholm

E 4/E 20 från Kungens Kurva via Sättra, Kungshatt, Lovön, Vinsta, Lunda, Hjulsta till Häggvik föreslås i huvudsak gå i tunnel fram till Hjulsta.

### Ålstensleden

E 4/E 20 från Kungens Kurva via Bredäng, Hägersten, Ålsten, Ulvsundavägen, Kymplingelänken, Kista till Häggvik, föreslås i huvudsak gå i tunnel fram till Ulvsundavägen. Samordning med den nya sträckningen via Kymplingelänken provas.

### Brommagrenen

E 4/E 20 från Kungens Kurva via Stora Essingen, Ulvsundavägen, Kymplingelänken, Kista till Häggvik, följer Essingeleden som från och med i höst fått ytterligare ett körfält i vardera riktningen. Ytterligare körfält kan behövas. Från Stora Essingen föreslås vägen i huvudsak gå i tunnel. Från Ulvsundavägen är stäckningen densamma som för Ålstensleden.

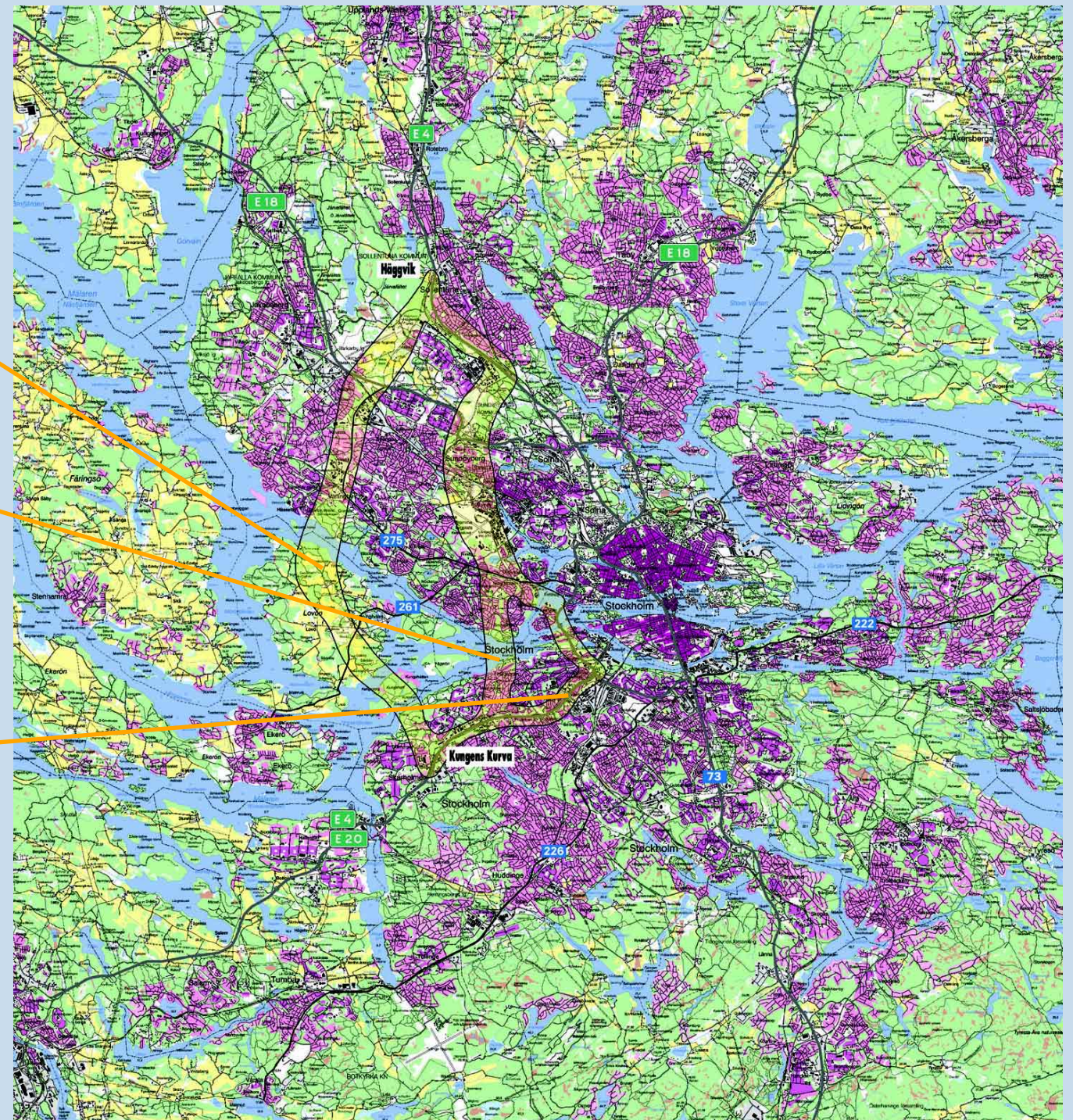
### Nollalternativet

Utbyggnadsalternativen jämförs med ett nollalternativ som innebär en rimlig utveckling av samhället inklusive transportsystemet men utan ny vägförbindelse över Mälaren.

## Bilavgifter och förstärkt kollektivtrafik

Trängselavgifter utreds av Stockholmsberedningen och förstärkt kollektivtrafik av Landstinget.

Vägutredningens konsekvensbeskrivning ska även redovisa effekterna av dessa båda utredningar.



### ALTERNATIV SOM TIDIGARE DISKUTERATS

#### Österleden

Från Norra Djurgården via Djurgården (i tunnel) till Nacka är en vägdragning som övervägts.

#### Västerleden

I början av 1990-talet utreddes sju alternativa korridorer mellan Slagsta alternativt Kungens Kurva och Häggvik. Resultatet blev sträckningen Västerleden som ligger inom korridoren Förbifart Stockholm.



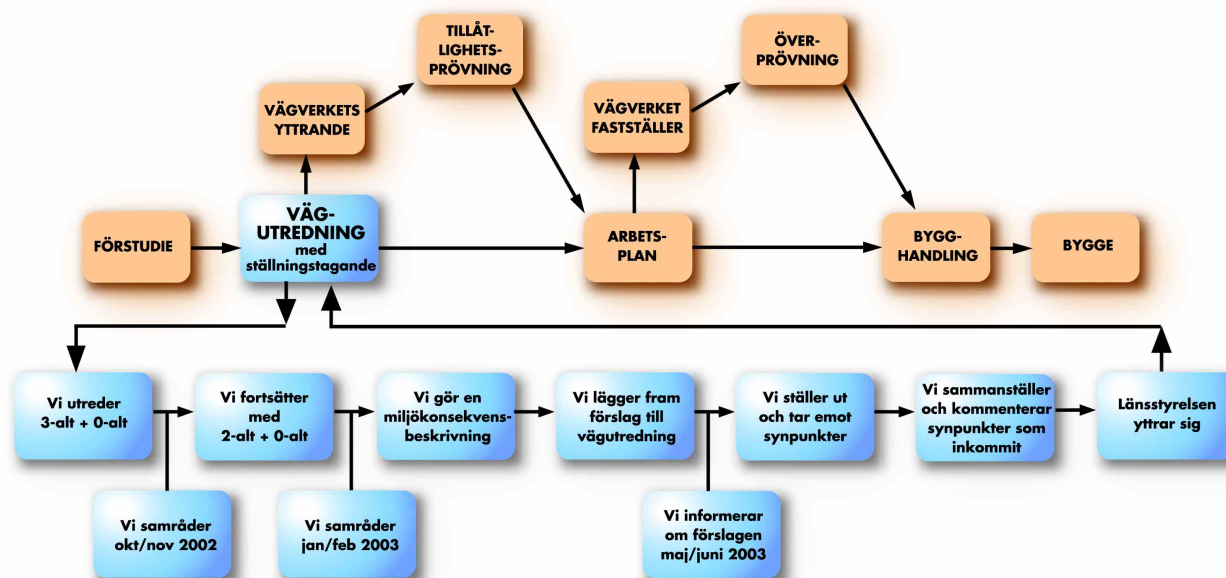
## Vad händer i fortsättningen?

Nu genomförs samråd på fem platser i områden som berörs av de tre korridorer som utreds. Avsikten med samrådet är att Vägverkets och utredarnas kunskaper om de aktuella områdena ska kompletteras med de boendes, allmänhetens och organisationernas lokalkännedom och synpunkter.

Parallellt fortsätter utredningsarbetet och när synpunkter från samrådet vägs in, koncentreras vägutredningen på två alternativ samt nollalternativet. I februari får Länsstyrelsen en miljökonsekvensbeskrivning för dessa två korridorer. Länsstyrelsens synpunkter beaktas och Vägverket ställer i juni ut ett förslag till vägutredning som omfattar båda alternativen. Här får alla berörda - och alla intresserade i övrigt - möjlighet att yttra sig. Därefter färdigställs vägutredningen. Sedan Vägverket rekommenderat en vägkorridor, skickas vägutredningen till regeringen för tillåtlighetsprövning. När regeringen prövat ärendet kan Vägverket fortsätta med en arbetsplan.

För den som är intresserad av att följa processen kommer följande dokument att kunna hämtas från Vägverkets webbplats, [www.vv.se/nordsydlig](http://www.vv.se/nordsydlig) eller beställas från Vägverket Region Stockholm, telefon 08-757 66 00.

- *Underlag för samråd 1 med vägutredning om effektivare förbindelser mellan stockholmsområdets norra och södra delar*
- *Samrådsredogörelse (december 2002)*
- *Rapport 1 till Vägverket Region Stockholm (december 2002)*
- *Miljökonsekvensbeskrivning (februari 2003)*
- *Utställningsförslag till förbindelse mellan stockholmsområdets norra och södra delar (juni 2003)*



Processen för nord-sydliga förbindelser.

## Liten ordlista

**Detaljplan**, är en kommuns plan för hur marken får användas inom ett visst område.

**Miljöbalken**, som antogs av riksdagen 1999, har ersatt en lång rad äldre lagar som alla handlade om miljöfrågor i något avseende. Miljöbalken ställer stora krav på samråd med berörda parter innan ett markområde tas i anspråk för t ex en ny väg.

**Miljökonsekvensbeskrivning, MKB**, omfattar en inventering av miljövärden inom det berörda området - natur, kultur- och rekreationsvärden, landskapsbild m m - och hur de kan påverkas. Kommunerna får yttra sig över miljökonsekvensbeskrivningen och länsstyrelsen beslutar om den ska godkännas.

**Nollalternativ** innebär en rimlig utveckling av samhället inklusive transportsystemet men utan ny vägförbindelse över Mälaren.

**Samråd** ska enligt Väglagen, Miljöbalken och Plan- och bygglagen hållas med berörda under de olika faserna i projekteringen av större byggnadsprojekt.

**Utställning/utställelse** ska ske i varje steg av planeringsarbetet.

Det innebär att materialet ställs ut i de kommuner som berörs av vägprojektet och på Vägverkets regionkontor. Allmänheten och berörda informeras om utställningen i första hand genom annonser i dagspressen.

**Vägorridor** är det utrymme som den nya vägen ska rymmas inom d v s ett utredningsområde och inte en exakt beskrivning av var en väg ska byggas. En vägorridor kan ha varierande bredd. I ett skogsområde kan korridoren vara ett par hundra meter bred medan den i ett tätbebyggt område kan vara betydligt smalare.





**Region Stockholm**

Box 4202, 171 04 Solna. Telefon 08-757 66 00, telefax 08-98 30 30

Adress fr.o.m. 1 dec. -02: Vägverket Region Stockholm, 171 90 Solna

Telefon 08-757 66 00, telefax 08-627 09 23

e-post: [nordsydlig@vv.se](mailto:nordsydlig@vv.se)

[www.vv.se/nordsydlig](http://www.vv.se/nordsydlig)

# **NORD- SYDLIGA FÖRBINDELSER I STOCKHOLMS- OMRÅDET**

**Underlag för dig som vill bidra med synpunkter  
om vägutredningen av effektivare förbindelser mellan  
stockholmsområdets norra och södra delar**