



## TRAFIKTEKNISKA FÖRENINGEN

---

Anteckningar från Göken-mötet den 24 april 2003, hos Vägverket Konsult i Solna.

### **Historien bakom nord-sydliga förbindelser**

*Johan Söderman, Vägverket Region Stockholm*

Stockholm är en stad som växer med ökad trafik som följd. Vägnätsstrukturen är stjärnformig med avsaknad av tvärförbindelser. En yttre tvärled är påbörjad i Södertörn samt en del på Norrortsleden. Saltsjö-Mälarsnittet delar regionen i två delar med få broförbindelser över vattnet. Essingeleden är den senaste bron som byggts.

1996 fanns en arbetsplan för västerleden. Ny lagstiftning 1999 med den nya miljöbalken innebar att processen behövde göras om och nu befinner sig projektet i vägutredningsskedet.

De utpekade målen med en ny förbindelse som kan möta morgondagens problem är:

- Jämna ut tillgängligheten och få en gemensam arbets- och bostadsmarknad för regionen
- Möjliggöra en flerkärnig region
- Ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt
- Knyta samman de norra och södra regiondelarna
- Bättre framkomlighet på infartslederna
- Förbättring för långdistanstrafiken

Ursprungsuppdraget var att utreda tre korridorer av hög standard; Kungens kurva-Häggvik (Kungshattsleden), Ålstensleden och Brommagrenen. Vägstandarden för den nya leden ska vara av förbifartstyp med glest mellan trafikplatserna. Västligare alternativ kommer inte att utredas närmare då dessa tappar för mycket trafik.

För det första alternativet kan tunnel eller ytläge bli aktuellt. Vad gäller val av läge, tunnel eller ytläge bör man inte byta mellan tunnelläge och ytläge för många gånger. Det är bättre säkerhetsmässigt att ha en lång tunnel om ytläge inte fungerar, vilket även förespråkas. En bedömd kostnad för ett tunnelalternativ är 13-15 miljarder.

För Ålstensleden utreds tunnel hela vägen utom i mittendelen. För sista delen finns olika alternativ med tunnel eller ytläge.

Brommagrenen är bortselekterad och istället har ett nytt alternativ föreslagits; diagonal Ulvsunda.

Fyrstegsprincipen tillämpas även för uppdraget och utöver alternativen ovan utreds även förstärkt kollektivtrafik och införande av vägavgifter som fullvärdiga alternativ.

## **Pågående utredning**

*Ingemar Nyberg och Catarina Holdar, Tyréns AB och Hans Ek, Vägverket Konsult*

Hans Ek inledde med att redovisa flöden och prognoser för de olika alternativen enligt nedan. Trafiken baserades på förutsättningarna i RUF5 och på genomförda prognoser. Prognosåret var 2015.

0-alternativ	Förbättringsalternativ , förstärkt befintligt vägnät
Alt. 1	Förbifart Stockholm
Alt. 2	Slagstaalternativet
Alt. 3	Ålstensleden
Alt. 4	Brommagreinen
Alt. 5	Diagonal Ulvsunda

Prognoserna visade bl a på följande: 0-alternativet skulle innebära att 200 000 fordon skulle trafikera Gröndalsbron per dygn år 2015. För förbifartsalternativet skulle 100 000 fordon trafikera hela sträckan per dygn och i denna prognos skulle Gröndalsbrons trafikflöde minskas till 150 000 fd/dygn.

För Ålstensleden uppgår flödet till 140 000 fd/dygn med nästan lika många på Essingeleden. För diagonal Ulvsunda var motsvarande siffror 160 000 respektive 130 000 fd/dygn.

Om förbifartsalternativet jämförs med 0-alternativet syns en tydlig minskning av trafikvolymen på övrigt vägnät. Jämförelser mellan Ålstensleden och 0-alternativet visar på samma mönster. Diagonal Ulvsunda visar stor avlastning på centrala länkar i Stockholm.

Ingemar Nyberg gick sedan in mer i detalj hur de olika alternativen kan lösas. För varje trafikplats i varje alternativ har det tagits fram förslag på utformning. För Hjulsta tpl exempelvis, i korridoren Förbifart Stockholm, är förslaget en trafikplats ovan mark, med en överliggande cirkulationsplats med sex ben. För trafik söderifrån som ska vidare på E 18 mot Enköping kommer en egen vänstersvängsramp att anläggas, på grund av de tidvis stora flödena.

Ingemar fortsatte med en historisk tillbakablick över just Hjulsta trafikplats och de planer och förslag som funnits för trafikplatsen genom åren. Det var en kavalkad med många lösningar, vissa med väldiga rampsystem där begreppet "god orienterbarhet" kanske inte var det första som slog församlingen.

Han avslutade med att visa kartor över kommande framkomlighet i de olika alternativen, och konstaterade också att det finns en stor efterfråga på trafik; att sex nya körfält fylls väldigt snabbt. För Brommagreinen blir det mycket rött, det vill säga låg framkomlighet, och många anslutningar blir mycket hårt belastade. Både Ålstensleden och Diagonal Ulvsunda får så mycket trafik att de blir tröga i sig.

Catarina Holdar redovisade därefter alternativens miljökonsekvenser. Catarina inledde med att redogöra för ett vägprojekts faktorer som har betydelse för miljön; lokalisering, bredd, trafikmängder med mera. Därefter flyttades fokus mot de föreliggande korridorerna, och mot de miljöaspekter som kommer att påverkas av en framtida förbindelse. Det finns värdefulla områden vid samtliga korridorer, och kulturhistoriska, rekreativa och natur- och vattenvärden redovisades på kartor. Alla förslag går mer eller mindre i tunnel. Detta minskar naturligtvis miljöpåverkan, men även den längsta tunnel kommer någonstans

upp i dagen igen, och vid dessa platser blir påverkan högst påtaglig, inte minst ur bullersynpunkt.

## **Vägtullar och nord-sydliga förbindelser**

*Mattias Lundberg, Transek*

Föredraget inleddes med tre frågor;

- 1) Påverkas behovet av nord-sydliga förbindelser om avgifter införs?
- 2) Påverkas dimensioneringen av förbindelsen om avgifter införs?
- 3) Hur påverkas de olika alternativen om avgifter införs?

Mattias Lundberg redogjorde för tre olika typer av avgiftssystem; Innerstad, där syftet kan vara att skydda känsliga miljöer och någon differentiering över dygnet inte är aktuellt; Inner- och Ytterstad, som tvärtom med fördel har en tidsdifferentierad avgift för att på bästa sett undvika trängsel, samt Tull, det vill säga en avgift för att åka på en ny väg.

Dessa påverkar trafiken i olika grad och på olika sätt. Med avgifter enligt Innerstad skulle trafiken i innerstaden minska med 10-20 % och i länet med 2-3 %, och det skulle vara ungefär samma minskning över hela dagen. Trafiken på en ny nord-sydlig förbindelse skulle bli mer omfattande, det vill säga i jämförelse med en ny förbindelse utan avgifter i innerstaden.

Det andra avgiftssystemet, Inner- och Ytterstad, skulle också den minska trafiken i innerstaden med 10-20 %, men minskningen i länet skulle bli större, 5-10 %. Till skillnad mot Innerstad, är minskningen koncentrerade till högtrafiken. En nord-sydlig förbindelse skulle få något mindre trafik jämfört med ett system utan avgifter.

Det tredje avgiftssystemet avslutningsvis, skulle förstås få inverkningsfrämst på den nya vägen, som skulle få kraftigt minskade trafikmängder om det infördes avgifter på vägen.

Så svaren på frågorna, ja både behovet och dimensioneringen påverkas naturligtvis om trafikförutsättningarna förändras, och de påverkas genom de minskningar eller ökningarna i trafik som blir följden av de tre avgiftssystemen. Men det är komplicerade frågor, inte minst när den totala samhällsekonomin ska försöka beräknas, och generella svar är inte alltid möjligt.

## **Kommande steg**

*Johan Söderman*

Samråden med allmänheten har ägt rum och blev färdiga under april. Den första juni ska länsstyrelsen få en MKB och går allt sedan som det ska kan vägutredningen vara färdig i december i år. Därefter går den via Huvudkontoret till regeringen, och då är vi framme vid sommaren 2004. Regeringen ska tillåtlighetspröva projektet och om de ger ett ok, och om finansieringen ordnas, kan en byggstart ske 2007. Ett öppnande av vägen skulle i så fall kunna äga rum under 2014.

MPIH  
Malin Fors och Anders Atterbrand  
SWECO VBB