

Mälaren är vattentäkt och vattenskyddsområden har fastställts för att skydda vattnet från verksamheter som kan förstöra vattnet. Det finns fyra vattenverk vid Mälaren i projektets närhet: Görväln, Norsborg, Lovö och Skytteholm, se figur 12. Dessa ger cirka 2 miljoner människor vatten varje dag. Mälarens dominerade vattenströmning är österut vilket är gynnsamt eftersom vattenverken ligger väster om de planerade byggplatserna. Vinddrivna ytströmmar i motsatt riktning förekommer under ca 10 procent av tiden (årsmedelvärde). Vid enstaka tillfällen uppstår även en motriktad djupström med inbrott av saltvatten.

Fartygstrafiken i Mälaren är omfattande och två större farleder för kommersiell sjöfart finns inom vägtunnelsträckningen. Den södra är klassad som riksintresse då farleden genom Hammarbyslussen är den enda vägen in och ut ur Mälaren om passagen genom Södertälje kanal skulle bli obrukbar.

Vattnet i Östra Mälaren är påverkat av fosfor och kväve, med dålig sikt och lite syre. Sedimenten på botten har höga halter av metaller och andra miljöföroreningar. Trots detta finns det många fiskarter och ett rikt fågelliv. För att klara miljö kvalitetsnormer för vatten ska det finnas program för att skydda och höja vattnets kvalitet.

Genom att en stor del av E4 Förbifart Stockholm kommer att gå i tunnel kan grundvattnet påverkas. Grundvatten finns i både berg och jord. Moränområden kan innehålla lokala grundvattenförekomster. Grundvattentillgångarna i berget är förhållandevis små. Större grundvattenmängder förekommer dock i bergets sprickzoner.

Grundvatten utnyttjas endast i mycket liten omfattning för enskild vattenförsörjning, t.ex. i den spridda bebyggelsen på Kungshatt och Lovö. På Kungshatt finns en större grundvattentäkt som försörjer 60-70 fastigheter med vatten. Energifbrunnar, vilka bygger på uttag av värme ur berggrunden med grundvatten som överföringsmedium, förekommer längs hela linjen.

#### Natur- och kulturmiljö samt rekreation

Under vikingatiden var Mälarens vattenlinje ungefär på + 5 meter och fram till 1200-talet var

Mälaren en havsvik. Numera regleras vattnet så att medelvattenytan ligger på cirka 0,7 meter över havet. Mälarens vattennivå stiger numera i takt med landhöjningen.

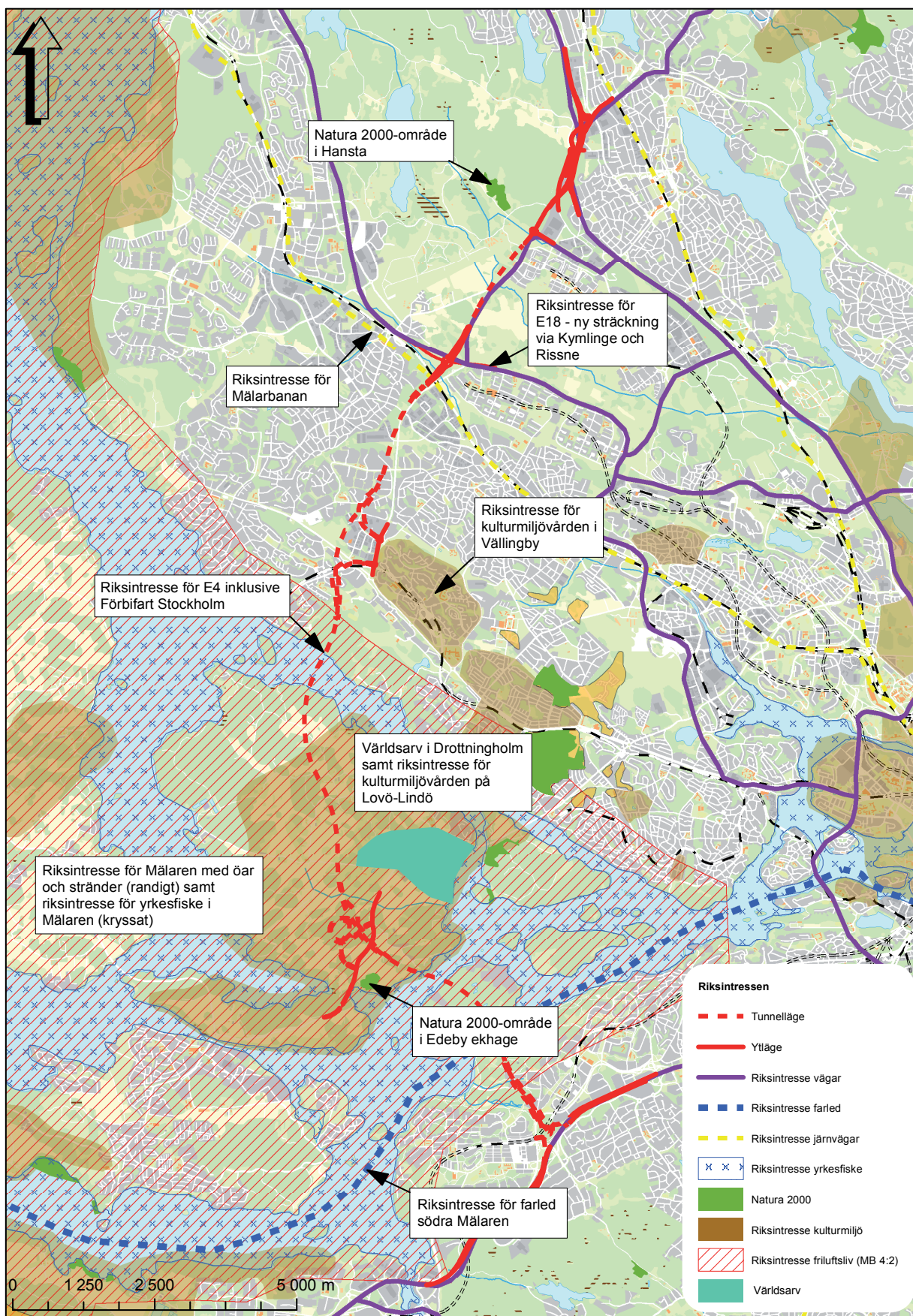
Stockholms struktur med bebyggelsen koncentrerad längs det radiella transportnätet har medfört att det finns ett system av obebyggda gröna kilar, den s.k. regionala grönstrukturen, se figur 13. Grönområdena har stor betydelse för rekreation och friluftsliv. Stora sammanhängande grönområden är också viktiga för den biologiska mångfalden och utgör spridningssamband för djur och växter. E4 Förbifart Stockholms sträckning berör Bornsjökilen vid Gömmaren och korsar i tunnel de regionala grönkilarna, Ekerökilen, Görvälnkilen och Järvakilen.

Viktiga riksintressen redovisas i figur 14. Riksintresset Mälaren med öar och strandområden, i vilket naturmiljöintresset ingår, omfattar i sin helhet öar som Lovö, Kungshatt och Kärso liksom strandområden vid Sätmaskogen och Grimsta.

I närheten av Edeby gård ligger Edeby ekhage, ett Natura 2000-område vars gamla ekar hyser en



Figur 13 Gröna kilar i Stockholmsregionen. Copyright RTK.



Figur 14 Riksintressen i anslutning till E4 Förbifart Stockholm

rik lavflora. Ekhagen hyser utomordentligt stora naturvärden, främst genom det stora antalet gamla ekar, där flera är ihåliga.

Gömmaren, Sätmaskogen, Grimsta, Igelbäcken, Hansta och Östra Järvafältet är natur- eller kulturresevat, se figur 15, i närheten av E4 Förbifart Stockholm.

Mälardalen är rikt på förhistoriska lämningar. Det gäller alla marker som ligger ovanför + 5-metersnivån.

Större delen av Lovö är av riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset motiveras dels av den kungliga slottsmiljön som speglar 1600- och 1700-talen samt Lovö och Lindö som präglas av det kungliga markinnehavet och närheten till slottet, dels av odlingslandskapet med bruks- och bosättningskontinuitet sedan bronsåldern. Lovö är unikt i Stockholmsområdet eftersom ön, trots sitt läge mellan de exploaterade förorterna i söder och norr, inte har urbaniserats i nämnvärd utsträckning. Drottningholms slottsområde har givits värdestatus som s.k. världsarv, vilket innebär att det uppfyller vissa värdekriterier som fastställts av UNESCO (FN:s organisation för utbildning, vetenskap och kultur).

Området Vällingby är av riksintresse för kulturmiljövården. Det representerar efterkrigstidens ideala, självförsörjande förort utformad utifrån idén om ABC-strukturen (Arbete-Bostad-Centrum) och är byggt i anslutning till tunnelbanan.

Järvafältet är ett av Stockholmstraktens mest värdefulla fornlämningsområden med bl.a. en unik fornlämningsmiljö från äldre järnålder. Värdet är störst i ett vetenskapligt arkeologiskt perspektiv.

Mälaren med öar och strandområden har mycket höga natur- och kulturvärden. Närheten till bl.a. Stockholm gör att Mälaren utnyttjas för friluftsliv, bad, fiske, kanot- och båturer, och skridskoåkning och att dess stränder är populära för promenader. Mälaren utnyttjas även för yrkesfiske och är avsatt som riksintresse för detta.

#### **Tysta områden**

Tystnad är idag en bristvara i många städer. Naturvårdsverket har uppskattat att ungefär 30 procent

av befolkningen i de större städerna utsätts för bullernivåer över riktvärdet 55 dB(A). Den dominerande källan till buller är trafiken varav vägtrafiken berör flest människor. Endast små arealer grönområden är fria från buller. Dessa bullerfria områden återfinns i flera fall utefter Mälarens stränder.

Även i bullerfria områden hör man tidvis buller från olika källor och nivåerna varierar starkt med vindriktning och klimatförhållanden. Vad som många upplever som en "tyst" miljö är områden där man inte hör kontinuerliga ljud från trafik eller industriell verksamhet. Utefter Mälarens stränder kan tystnaden brytas av perioder med intensiv motorbåtstrafik som t.ex. i farlederna förbi Kungshatt eller mellan Lovö och Grimsta. Friheten från oönskat buller i en rekreationsskog upplevs av många som den mest värdefulla tystnaden.

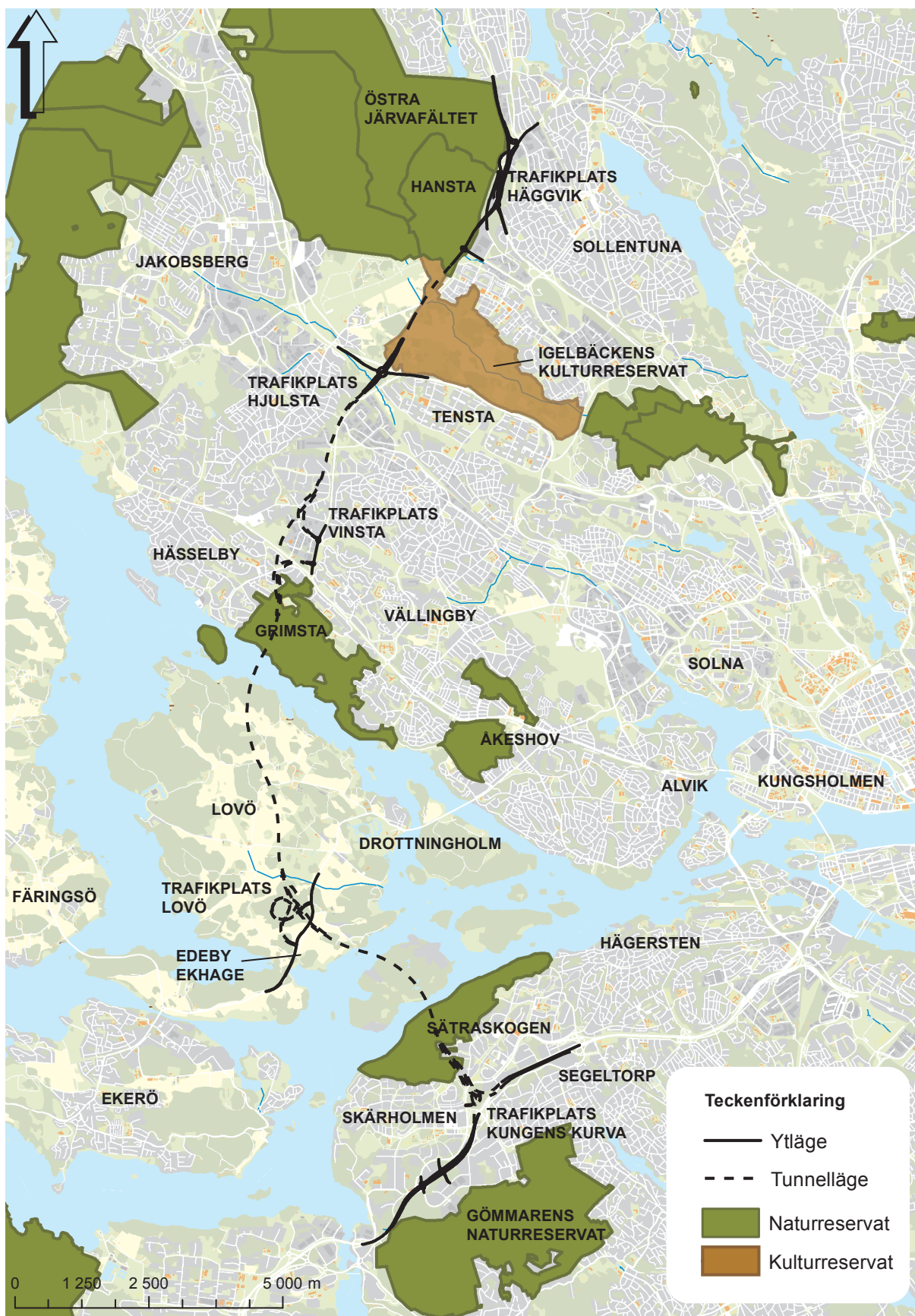
#### **2.1.7 Kommunala planer**

Förändringar i de kommunala planerna föranledda av vägförslaget behandlas i de beskrivningar som rör respektive delsträcka av vägen. Berörda planer redovisas i bilaga 2, *Kommunala planer som berörs*.

#### **2.1.8 Ekonomiska förutsättningar**

I en avsiktsförklaring baserad på Stockholmsöverenskommelsen 2007, se avsnitt 2.2 *Tidigare utredningar*, mellan staten och Stockholmsregionen beträffande en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen för miljö och tillväxt redogörs för ett finansieringsupplägg. För E4 Förbifart Stockholm innebär det att byggandet finansieras genom statligt anslag och genom intäkter från trängselskatt. Trängselskatt avses också tas upp på Essingeleden från den dag E4 Förbifart Stockholm öppnas för trafik. Avsiktsförklaringen håller också öppet för kommunal eller annan medfinansiering samt brukaravgifter.

I åtgärdsplaneringsdirektiven för den nationella infrastrukturplanen (januari 2008) ingår således E4 Förbifart Stockholm. I den länsplan för regional transportinfrastruktur som länsstyrelsen i Stockholms län överlämnade till regeringen hösten 2009, och som regeringen fastställde våren 2010, beskrivs E4 Förbifart Stockholm som en sär-



Figur 15 Natur- och kulturresevat längs E4 Förbifart Stockholms sträckning.

skilt betydelsefull satsning för att öka kapaciteten i det övergripande trafiksystemet.

## 2.2 Tidigare/Pågående utredningar och beslut

### 2.2.1 Tidigare utredningar

En vägförbindelse väster om centrala Stockholm har utretts i mer än 40 år. I 1966 års regionplanskiss visades bland annat tre tänkta kringfartsleder som i parallella bågar skulle omsluta Stockholm i väst. Inifrån räknat fanns Brommagrenen vars anslutningsramper förbereddes redan när Essingeleden byggdes. Nästa kringfart var en förbindelse mellan Essingeleden vid Brännkyrka över Ålsten förbi Bromma flygplats och vidare mot norr, en sträckning som påminner om vägutredningens Diagonal Ulvsunda (se nedan). Den yttersta och tredje kringfarten, Kungshattsleden, hade i princip samma sträckning som E4 Förbifart Stockholm (fanns också med i 1973 års regionplan). I princip samma kringfart, nu kallad Västerleden, fanns med både i Stockholms stads översiktsplan 1990 och i 1991 års regionplan.

Vägverket som tillsammans med Banverket nu ingår i den nya myndigheten Trafikverket har i olika omgångar utrett nord-sydliga förbindelser väster om E4. År 1990 genomfördes en lokaliseringstudie för en västlig förbindelse där sju alternativ prövades: en väg över Färingsö, en över den östligaste Kårsön, en över norra Lovö-Färingsö-Ekerö samt fyra över Lovö med anslutning dels i Slagsta, dels i Kungens kurva.

År 1990 utsåg regeringen Bengt Dennis till statens förhandlingsman med uppdrag att samla länets aktörer till en uppgörelse om ett antal åtgärder i det samlade trafiksystemet. På uppdrag av förhandlingsgruppen utredde Vägverket de fyra Lovö-alternativen vidare. Vägdragning via Slagsta bedömdes ge ett alltför stort intrång i bebyggelsen på Ekerö och en bro över Fiskarfjärden var svår att anpassa till landskapet. Till detta kom tekniska svårigheter att passera i tunnel under de vattenförande grusåsarna. Ett förslag med en väg över Lovö, delvis förlagd i tunnel, accepterades av förhandlingsgruppen och fick utgöra underlag för

en arbetsplan för sträckan från Kungens kurva till Bergslagsplan (1996). En separat arbetsplan (1995) togs fram för delen trafikplats Hjulsta - trafikplats Häggvik som en del av Yttre Tvärleden. Projektet Västerleden lades emellertid ner 1997 sedan uppgörelsen om finansieringen inte hade stöd i den nybildade regeringen. För delen mellan Bergslagsplan och Hjulsta utreddes såväl yt- som tunnelalternativ inför den förstudie, se avsnitt 2.2.3, *Förstudie*, som togs fram enligt den nya miljöbalken.

I Regional utvecklingsplan 2001, RUF 2001, som introducerade strategin med en flerkärnig region, betonades dock vikten av en yttre tvärled som skulle binda samman de regionala kärnorna, stödja tillväxten och avlasta regioncentrum. Den parlamentariskt sammansatta statliga kommittén Stockholmsberedningen, tillsatt år 2000, som hade regeringens uppdrag att lämna förslag på insatser som skulle förbättra transportsystemet i Stockholms län, redovisade år 2002 en lista med önskvärda investeringar där E4 Förbifart Stockholm ingick.

För att åstadkomma en uppgörelse om prioriteringar och finansiering av de stora infrastrukturprojekt som länge diskuterats i regionen tillsatte regeringen 2006 en ny förhandlingsgrupp med Carl Cederschiöld som chefsförhandlare. I december 2007 träffades en överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen om en samlad trafiklösning för regionen. Uppgörelsens omfattning var för perioden 2008-2020 drygt 100 miljarder kronor. I överenskommelsen fastslås att det fortsatta arbetet med finansiering och utbyggnad av vägar, spår m.m. ska hanteras i de kommande nationella och regionala infrastrukturplanerna.

Frågan om finansiering av det mycket stora vägprojektet E4 Förbifart Stockholm har diskuterats i olika fora. Den avsiktsförklaring som är resultatet av Cederschiöldförhandlingen innebär att regionen och staten tar ett gemensamt ansvar för finansiering och genomförande av leden genom statliga anslag och intäkter från trängselskatten.

### 2.2.2 Trafikverkets planeringsprocess

Trafikverkets planeringsprocess bestäms av väg-

lagen och består av ett antal skeden där detaljeringsgraden ökar successivt från förstudie och vägutredning till arbetsplan och bygghandling. Resultaten från ett skede ger utgångsläget till nästa skede. Indelningen i skeden är viktig för att tydliggöra var någonstans i processen ett projekt befinner sig och vilka frågeställningar som är relevanta.

De inledande skedena, förstudie och vägutredning syftar främst till att göra avvägningar mellan vägintresset och andra allmänna intressen. I arbetsplanen väger de enskilda intressena tyngre och avvägningar görs mot det allmänna vägintresset och andra enskilda intressen. Bygghandlingen är inte en del av den formella processen enligt väglagen utan är en teknisk handling för genomförandet.

Processen visas schematiskt i figur 16.

### 2.2.3 Förstudie

Arbetet med en förstudie för E4 Förbifart Stockholm inleddes 2001. Flera skäl gjorde att utredningsarbetet måste tas om från början, trots att Vägverket redan utarbetat en arbetsplan för Västerleden. Den formella anledningen var att miljöbalken införts 1999 och att arbetsplanen därför behövde anpassas till den nya lagstiftningen. Nytt var bland annat att alla motorvägsprojekt nu måste prövas av regeringen. Men också synen på trafik-säkerhet (nollvisionen) hade förändrats och nya tekniska lösningar som tunnelsträckningar i stadsmiljö (Södra länken) hade tillkommit. Förstudien beaktade delvis den nya så kallade fyrstegsprincipen som Vägverket beslutade om först under

2002. De fyra stegen som numera ska övervägas vid vägplanering är:

#### Steg 1.

Åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt.

#### Steg 2.

Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Det kan vara åtgärder som styrning, reglering, information, väginformatik och avgiftssystem.

#### Steg 3.

Begränsade utbyggnadsåtgärder. Det kan vara breddning, mitträcke, sidoområdesåtgärder, ombyggnad av korsningar och andra förbättringsåtgärder i kombination med väginformatik.

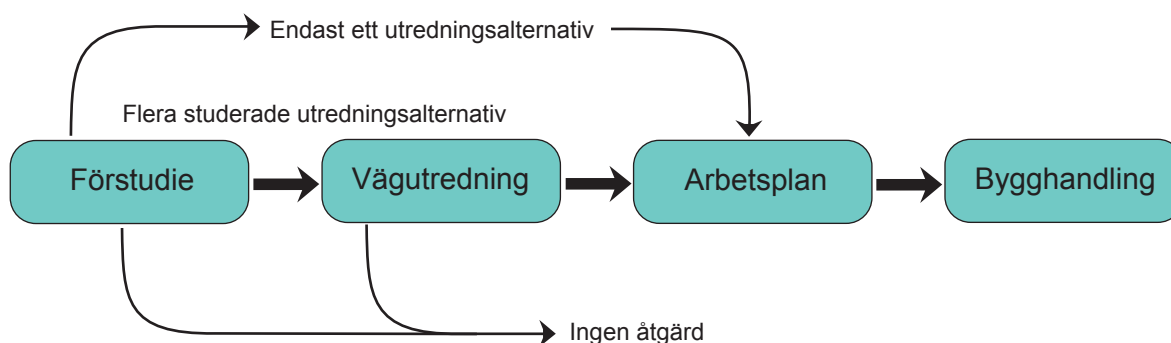
#### Steg 4.

Nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnader i ny terrängkorridor.

Åtgärder ska bedömas både på kort och på lång sikt.

Uppdraget i förstudien var att visa möjliga åtgärder för att lösa problemen med den dåliga kapaciteten i de nord-sydliga förbindelserna och samtidigt möta nationella och regionala mål för samhällets utveckling. Såväl vägåtgärder som andra åtgärder skulle belysas.

I förstudien bedömdes att enbart åtgärder som fysisk planering, vägavgifter, attitydförändringar, ny teknik och förstärkning av kollektivtrafiken inte kunde lösa regionens transportbehov utan



Figur 16 Planeringsprocessen för vägprojekt

att en ny nord-sydlig vägförbindelse var nödvändig. Dock kunde andra åtgärder utgöra en del av lösningen, t.ex. kollektivtrafikinvesteringar och vägavgifter.

I sitt yttrande över förstudien begärde länsstyrelsen en grundligare genomgång av alternativen i steg 1 och 2 enligt fyrstegsprincipen. Mer specifikt ville man ha belyst effekterna av alternativ som innehöll vägavgifter och ökade satsningar på kollektivtrafik. Länsstyrelsen efterfrågade också en genomgång av alternativ som ligger väster om E4 Förbifart Stockholm.

#### 2.2.4 Vägutredning

Sedan Vägverket i april 2002 tagit ställning till förstudien inleddes arbetet med en vägutredning, ”Effektivare Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet”. Målet för vägutredningen var att finna den lösning som sammantaget svarar mot de övergripande målen och finna den vägkorridor eller kombination av åtgärder som bäst löser uppgiften 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 samt
- ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt.

Inledningsvis studerades tre möjliga vägkorridorer, Brommagrenen, Ålstensleden och E4 Förbifart Stockholm, se figur 17 nedan.

Brommagrenen avfördes från utredningen efter den första samrådsomgången eftersom alternativet inte bedömdes kunna uppfylla projektmålen och inte heller hade några miljömässiga fördelar som skulle kunna uppväga övriga brister.

Ålstensleden utvecklades i processen till ett alternativ som var så pass annorlunda att det fick ett

eget namn - Diagonal Ulvsunda - varefter det ursprungliga alternativet Ålstensleden kunde avföras.

E4 Förbifart Stockholm gick i en västlig båge från E4 vid Kungens kurva i söder till E4 vid Häggvik i norr.

För att svara upp mot fyrstegsprincipen utredde Vägverket ett s.k. Kombinationsalternativ som omfattade vägförbättringar i en nord-sydaxel genom centrala Stockholm i kombination med en kraftig utbyggnad av och kvalitetshöjningar i kollektivtrafiksystemet samt vägavgifter för att dämpa och styra biltrafiken.

Ett Nollalternativ, med alla investeringar enligt RUFSS 2001 med undantag för nya vägförbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet, fungerade som jämförelsealternativ.

Vid utvärderingen av alternativen framkom att Kombinationsalternativet delvis uppfyllde framkomlighetsmålen men att konstruktionen med vägavgifter skulle motverka tillgänglighetsmålen. Alternativet avfördes därför från utredningen. Också det alternativ som länsstyrelsen velat ha belyst - ett västligare alternativ - kunde avföras eftersom det bedömdes få 20 procent mindre trafik än E4 Förbifart Stockholm och samtidigt vara dyrare och längre.

För att kunna särskilja de två vägalternativen fördjupades kunskapen om E4 Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda som jämfördes med Nollalternativet. Vägutredningen presenterade därför två alternativ: E4 Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda.

E4 Förbifart Stockholm har i stort sett samma sträckning som den tidigare Västerleden och fortsättningen från Bergslagsplan till Häggvik. I övrigt är skillnaderna stora då E4 Förbifart Stockholm har sex körfält (mot tidigare fyra), planeras för 90 km/tim och framför allt har mycket längre tunnlar. E4 Förbifart Stockholm förbinder E4 vid Kungens kurva i söder med E4 vid Häggvik i norr och omfattade i vägutredningen trafikplatser vid Kungens kurva, Lovö, Bergslagsplan, Lunda, Hjulsta och Häggvik. Leden skulle bli synlig bara på tre sträckor: vid en bro över Lambarfjärden, vid Hjulsta



Figur 17 Vägutredningens två utbyggnadsalternativ: E4 Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda samt Kombinationsalternativet som inkluderade vägutbyggnader kombinerat med vägavgifter och utbyggd kollektivtrafik, t.ex. en pendeltågstunnel mellan Älvsjö och Haggvik.



där vägen skulle korsa järnvägen och E18 samt på sträckan från Akalla till Häggvik

Diagonal Ulvsunda skulle följa E4/E20 från Kungens kurva till trafikplats Västertorp där leden - med anknötning till Södra länken - skulle passera Mälaren i en tunnel med mynning i Ulvsunda industriområde. Detta skulle passeras i nedsänkt läge och vägen skulle därefter gå i tunnel och ansluta till E4 norr om Kista och därifrån följa E4 till Häggvik.

Vägutredningen konstaterade att inget av alternativen skulle klara miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10). Samtliga alternativ innebar överskridandena i ”nya” områden men sammantaget skulle överskridandena bli mindre än i nollalternativet.

Vägutredningen ställdes ut under sommaren och hösten 2005. Ett stort antal tunga lokala och regionala remissinstanser, bland andra i stort sett alla länets kommuner samt näringslivet i regionen, stödde E4 Förbifart Stockholm. Länsstyrelsen pekade i sitt yttrande över vägutredningen på att E4 Förbifart Stockholm för att genomföras krävde klarlägganden inom ramen för Väglagens planeringsprocess. Då E4 Förbifart Stockholm stod i konflikt med andra riksintressen – vilket Diagonal Ulvsunda inte gjorde – varnade länsstyrelsen för att E4 Förbifart Stockholm inte skulle kunna genomföras och föreslog därför att Diagonal Ulvsunda skulle föras vidare i planeringen.

Vägverket gjorde därefter en del kompletterande utredningar och beslöt den 11 oktober 2006 att E4 Förbifart Stockholm är det alternativ som bäst uppfyller projektmålen och därför bör föras vidare i planeringen och genomföras. Vägverket framhöll vidare att E4 Förbifart Stockholm stödjer den regionala utvecklingsplanen och har ett brett stöd i regionen. Det är det alternativ som bäst tillgodoser regionens fortsatta utveckling med beaktande av trafikpolitiska och miljömässiga krav. Det löser även långsiktigt Ekerö kommuns transportförsörjning.

### **2.2.5 Tillåtlighetsprövning och komplettering på begäran av regeringen**

Som ett led i beredningen av ansökan hos regeringen om tillåtlighet för projektet genomförde Vägverket 2007 en beredningsremiss. Efter att ha tagit del av beredningsremissen och Vägverkets kompletterande utredningar bedömde länsstyrelsen den 16 augusti 2007 att regeringen skulle kunna besluta om tillåtlighet för Vägverkets förslag med kompletteringar och med vissa förutsättningar och villkor. Villkoren syftar till att minska negativ påverkan på natur- och kulturmiljön samt påfrestningar i övrigt.

I maj 2008 skickade Vägverket en skrivelse till regeringen med begäran om tillåtlighet enligt 17 kap. 1§ miljöbalken för vägkorridoren E4 Förbifart Stockholm. I november begärde regeringen att Vägverket skulle komplettera sin ansökan med svar på 15 frågor. Sammanställningen av Vägverkets svar på regeringens frågor remissbehandlades också.

I sin skrivelse till regeringen med svar på kompletteringsfrågorna (mars 2009) beskrev Vägverket att det inlämnade förslaget till dragning av E4 Förbifart Stockholm reviderats på vissa punkter. Passagen över Lambarfjärden, som i vägutredningen förlagts på en bro, hade i det fortsatta utredningsarbetet förlagts i en tunnel. På så sätt kunde påverkan på miljön på norra Lovö minska avsevärt och påverkan på Grimstaskogen nästan helt undvikas. Efter en fördjupad utredning hade Vägverket vidare beslutat sig för att placera de två cirkulationsplatserna på Lovö vid Tillflykten, som redovisats som alternativ i vägutredningen, och vid Edeby, en plats vald efter fördjupade diskussioner med länsstyrelsen, Riksantikvarieämbetet och Statens fastighetsverk. Vägverket konstaterade att det inte finns något alternativ som skulle kunna tillgodose alla intressen utan det kvarstår en motsättning mellan å ena sidan bevarandeintressen och å andra sidan utveckling och framkomlighet. En ny, mer detaljerad, karta över korridoren med smärre korrigeringar bifogades.

Avslutningsvis konstaterade Vägverket att trafikarbetet med E4 Förbifart Stockholm kommer att orsaka en liten ökning av koldioxidutsläppen men fortfarande i samma storleksordning som för nollalternativet. För att uppnå Sveriges klimatmål krävs andra åtgärder, till exempel kraftigare ekonomiska styrmedel. Vägverket konstaterar liksom länsstyrelsen att E4 Förbifart Stockholm endast marginellt påverkar möjligheterna att nå de uppsatta klimatmålen.”

Regeringen beslutade den 3 september 2009 att ge tillåtlighet till projektet. Regeringen finner att, med den utformning som förslaget har,

”skapas en ny, kapacitetsstark väg som bidrar till ett långsiktigt hållbart och robust vägtransportsystem för såväl genomfartstrafik som regionaltrafik. E4 Förbifart Stockholm kan ge kollektivtrafiken goda utvecklingsmöjligheter och därmed bidra till rörligheten, ge mer jämlika förutsättningar och bidra till en bättre utveckling inom Stockholmsregionen. Projektet förbättrar också framkomligheten för yrkestrafiken. E4 Förbifart Stockholm är en del i en komplex helhet och innebär därmed en utbyggnad som - oavsett behovet av att utveckla annan infrastruktur - är transportpolitiskt motiverad. Genomförda beräkningar visar också att E4 Förbifart Stockholm är en samhällsekonomiskt lönsam investering.”

Vid den samlade bedömningen som ska göras vid tillåtlighetsprovning enligt 17 kap. miljöbalken finner regeringen att det intrång och den störning som vägen medför inte kan vara så betydelsefull att tillåtlighet för E4 Förbifart Stockholm av den anledningen inte skulle kunna ges. En utbyggnad av E4 Förbifart Stockholm inom förordad vägorridor innebär en från allmän synpunkt god hållning och bör därför tillåtas med angivna villkor.

Regeringens beslut inkluderade ett antal villkor som skulle uppfyllas i det fortsatta utredningsarbetet och vid projektets genomförande. Dessa avser utförande och planer som begränsar negativa miljöeffekter och energiförbrukning, redovisar hanteringen av massor från tunneldrivningen och skydd för grund och ytvatten. Vidare krävs en plan för hur tunnelsäkerhetsarbetet ska bedrivas. Regeringens formuleringar återfinns i arbetsplanens

miljökonsekvensbeskrivning, kapitlet *Bakgrund och syfte*. Hur villkoren beaktas i arbetsplanen redovisas i bilaga 3 till beskrivningen, *Beaktande av tillåtlighetsvillkor*.

### 2.2.6 Arbetsplan

Arbetsplanen har upprättats efter samråd (se vidare kapitel 11, *Samrådsredogörelse*). Efter genomfört samråd upprättades en miljökonsekvensbeskrivning som godkänns av länsstyrelsen. Miljökonsekvensbeskrivningen ingår i arbetsplanen och redovisas i en särskild pärm. Där återfinns också under egen flik *Länsstyrelsens godkännande av MKB*.

### 2.2.7 Kommunala planer

Väglagen säger att en väg inte får byggas i strid med detaljplan. Berörda kommuners arbete med att ändra befintliga planer och anpassa dessa till vägförslaget har skett parallellt med arbetsplanarbetet. Avstämningar i särskilda grupper har gjorts regelbundet. En förteckning av berörda detaljplaner redovisas i bilaga 2 till beskrivningen, *Kommunala planer som berörs*.

### 2.2.8 Förberedande arbete

För att genomföra arbetsplanen fordras att större ledningar läggs om innan de egentliga arbetena kan påbörjas. Dessa arbeten genomförs av ledningsägarna och följer sina särskilda processer med avtal, planarbete, projektering och byggande. Vidare behöver arkeologiska utredningar och eventuella utgrävningar föregå arbeten vid Kungens kurva och Sätra, på Lovö och på Järvafältet - Hansta. Länsstyrelsen fattar beslut om omfattningen av det arkeologiska förarbetet. Det är väsentligt att förberedande arbete inkluderas i tidsplanen för E4 Förbifart Stockholm så att byggandet kan bedrivas rationellt. Angelägna arbeten att påbörja redovisas i avsnitt 9.5 i denna beskrivning, *Fortsatt arbete*.