



REGERINGEN

Miljödepartementet

Regeringsbeslut

22

2009-09-03

M2008/2247/F/M

M2008/4571/F/M

M2008/4824/F/M

Vägverket

781 87 BORLÄNGE

Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet

1 bilaga

Regeringens beslut

Regeringen tillåter att en motorväg byggs mellan E 4/E 20 söder om Kungens kurva i Huddinge kommun och E 4 norr om Häggvik i Sollentuna kommun. Utbyggnaden ska ske inom den vägkorridor som benämns Förbifart Stockholm och med de tunnellägen som redovisas på "Karta över slutligt förordad vägkorridor med illustrerade yt- och tunnellägen", daterad den 26 februari 2009 som utgör bilaga 2 i Vägverkets kompletterande handlingar till regeringens tillåtlighetsprövning, se *bilagan*.

Tillåtligheten förfaller den 31 augusti 2017 för den del av vägbyggnadsprojektet som då inte omfattas av fastställd arbetsplan enligt väglagen (1971:948).

För tillåtligheten ska följande villkor gälla.

Villkor

1. Den inom korridoren närmare sträckningen, profilen och utformningen av väganordningarna ska planeras och utföras så att negativa konsekvenser för naturmiljön, kulturmiljön samt landskapets övriga värden och funktioner så långt möjligt begränsas. Planeringen ska ske efter samråd med Boverket, Försvarets radioanstalt, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Stockholms län och berörda kommuner. Vägverket ska vidta åtgärder så att de skyddade värdena i världsarvet Drottningholm inte hotas. Vidare ska åtgärder vidtas som begränsar påverkan på skyddsintressena i Natura 2000-området Edeby ekhage och värdena i övriga berörda områden av riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken.

2. Vägverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, upprätta en plan som redovisar de förhållanden i berörda och omgivande naturmiljöer, kulturmiljöer och boendemiljöer som särskilt bör uppmärksammas under byggskedet med hänsyn till risken för skadlig påverkan och störningar. Planen ska innehålla de åtgärder som ska vidtas för att motverka skadlig påverkan och störningar. Planen ska hållas aktuell. Planen ska redovisas till Länsstyrelsen i Stockholms län och till berörda kommuner senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbetena påbörjas – som länsstyrelsen och Vägverket kommer överens om.

3. Vägverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, upprätta en plan som redovisar de åtgärder som ska vidtas för att energiförbrukning i samband med byggande, drift och underhåll av väganordningarna så långt möjligt begränsas. Planen ska även innehålla de åtgärder som ska vidtas för att miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft inte ska överskridas och så att luftföroreningar i tunnarna begränsas. Planen ska hållas aktuell. Planen ska redovisas till Länsstyrelsen i Stockholms län och till berörda kommuner senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbetena påbörjas – som länsstyrelsen och Vägverket kommer överens om.

4. Vägverket ska, efter samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län och berörda kommuner, upprätta en plan för omhändertagande, återvinning och bortskaffande samt eventuell mellanlagring av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet av väganordningarna. Planen ska omfatta transporter av massor och byggnadsmaterial. Sådana transporter ska så långt möjligt ske sjövägen. Hamnar och övriga anordningar för transporter på sjön ska vara tillfälliga under byggtiden. De ska iordningställas i så god tid och med sådan kapacitet att tunga transporter på väg 261 förbi världsarvet Drottningholm och på det lokala vägnätet på Lovön så långt möjligt kan undvikas. Planen ska redovisas till Länsstyrelsen i Stockholms län och till berörda kommuner senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbetena påbörjas – som länsstyrelsen och Vägverket kommer överens om.

5. Vägverket ska, efter samråd med Sveriges geologiska undersökning, Statens geotekniska institut, Länsstyrelsen i Stockholms län, Norrvatten, Stockholm Vatten och berörda kommuner vidta skyddsåtgärder i den omfattning som krävs för att skydda grund- och ytvatten från föroreningar från byggnads- och anläggningsarbetena samt från vägtrafiken.

6. Vägverket ska, efter samråd med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Transportstyrelsen, Länsstyrelsen i Stockholms län och berörda kommuner, utarbeta en plan för det fortsatta säkerhetsarbetet innan arbetsplan enligt väglagen ställs ut. Tunnlar ska dimensioneras och utformas så att självutrymning möjliggörs i händelse av olycka.

Kostnader för tillsyn m.m.

Regeringen beslutar med stöd av 1 kap. 3 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken att Vägverket till Länsstyrelsen i Stockholms län ska utge ersättning för länsstyrelsens kostnader avseende Förbifart Stockholm. Ersättningen ska utgöras av dels ett engångsbelopp om 1 331 200 kronor för hittills utfört arbete, dels högst 2 miljoner kronor per år i 2009 års prisnivå från och med denna dag till och med den tidpunkt då byggnads- och anläggningsarbetena har slutförts.

Ärendet

Vägverket har med eget yttrande till regeringen överlämnat en vägutredning – ”Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet” – med miljökonsekvensbeskrivning för tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av en ny vägförbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet. Vägverket har föreslagit att regeringen tillåter utbyggnad inom vägkorridoren enligt det alternativ som benämns Förbifart Stockholm och att ett antal villkor ska gälla för tillåtligheten. Efter anmodan från Miljödepartementet har Vägverket kompletterat och förtydligat underlaget på 15 punkter.

Bakgrund

Vägutredningen har föregåtts av en förstudie om effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet där olika alternativa åtgärder enligt fyrstegsprincipen har behandlats. Förstudien visade att kapaciteten över det s.k. Saltsjö-Mälarsnittet behöver förstärkas för att möta ett växande behov av transporter i en region med stark tillväxt.

Vägverket konstaterade i förstudien bl.a. att Saltsjön och Mälaren utgör en naturlig barriär mellan de södra och norra halvorna i Stockholms län. Stockholm har en stjärnformad bebyggelse med en stark central regionkärna. Kommunikationslederna har en radiell uppbyggnad och alla transporter över Saltsjö-Mälarsnittet måste passera den s.k. getingmidjan. Sedan E 4/E 20 Essingeleden öppnades för trafik 1967 har folkmängden i Stockholms län ökat med mer än 400 000 invånare. Infrastrukturen har inte utvecklats i motsvarande grad. Essingeleden är fortfarande den enda statliga vägen över Saltsjö-Mälarsnittet i Stockholm och används för såväl lokala, regionala som långdistanta transporter. Essingeleden trafikerar av ca 50 procent av alla fordon som passerar Saltsjö-Mälarsnittet och har det högsta trafikflödet i landet – drygt 160 000 fordon per årsmedeldygn 2007. Trängseln innebär bl.a. att den långdistanta genomfartstrafiken fastnar i den lokala trafiken samt att bränsleförbrukning och utsläpp av luftföroreningar ökar. Framkomlighetsproblem på Essingeleden leder också omedelbart till överbelastning på det övriga vägnätet och till att yrkestrafiken har svårt att hålla tider. Trafikincidenter inträffar flera gånger per dag. Avsaknaden av alternativa vägar kan försena räddningsinsatser och få allvarliga konsekvenser för samhällets försörjning. Vägverket konstaterade vidare bl.a. att enligt

Regionplane- och trafikkontoret väntas folkmängden i länet öka med ytterligare upp till 600 000 invånare till 2030 och bebyggelsen bör utvecklas till en mer flerkärnig struktur. Behovet av transporter ökar med befolkningen och med Mälardalens utveckling mot en allt mer integrerad bostads- och arbetsmarknad. Transportsystemet är avgörande för tillgängligheten inom regionen och för kommunikationerna med omvärlden. Enligt Vägverket kan transportbehoven i Stockholmsområdet endast tillgodoses om både spårvägar och vägar utvecklas för godstransporter, kollektivtrafik och individuella resor av alla slag.

Projektmål

Utifrån det av riksdagen antagna transportpolitiska målet med delmål, de av Stockholms läns landsting antagna målen i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS) och Stockholmsberedningens övergripande mål för Stockholm-Mälardalenregionen har Vägverket formulerat projektmål för vägutredningen som anger att syftet med vägutredningen är att finna den lösning som sammantaget svarar mot de övergripande målen och att finna den vägkorridor 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.

Vägutredning

I vägutredningen redovisas en analys enligt fyrstegsprincipen av olika åtgärder för att nå målen. Vägverket konstaterar att åtgärder för att åstadkomma attitydförändringar, fysisk planering, kollektivtrafiksatsningar, vägavgifter och förbättring av befintlig infrastruktur m.m. kan bidra till att senarelägga behovet av nya väginvesteringar några år, men att enbart sådana åtgärder inte innebär någon mer långsiktig lösning.

Utöver ett nollalternativ, som omfattar förändringar av det befintliga trafiksystemet fram till 2015, men inga stora investeringar i nord-sydlig riktning, har Vägverket utrett tre alternativ; Kombinationsalternativet, Diagonal Ulvsunda och Förbifart Stockholm. Ett antal tidigare studerade, men avförda, alternativ redovisas i korthet. I det kompletterande underlaget har motiven till att Kombinationsalternativet och Diagonal Ulvsunda valts bort utvecklats och förtydligats.

Kombinationsalternativet

Kombinationsalternativet, som enbart har analyserats på systemnivå, innebär i huvudsak följande. En kraftfull satsning på spår för kollektivtrafik genom att en ny pendeltågstunnel byggs mellan Häggvik och

Älvsjö samt att Tvärbanan färdigställs. Sträckbaserade vägavgifter som är högre i innerstaden än i ytterstaden. Vägförbättringar i form av en breddning av E 4 mellan Kungens kurva och Västberga samt en utbyggnad av Klarastrandsleden och Huvudstaleden/Tritonbron, en förbättring av Ulvsundaleden och en parallell led till E 4 fram till Kista. Kombinationsalternativet innehåller ingen ny väg över Saltsjö-Mälarsnittet.

Enligt Vägverket väntas vägsatsningarna främst avlasta väg- och gatunätet i city. Trafikarbetet minskar generellt i länet, men Kombinationsalternativet ger inte tillräcklig vägkapacitet och tillgodoser inte framtida transportbehov och bidrar därmed inte heller till ekonomisk tillväxt. Det medför en väsentlig ökning av trafikbelastningen på Essingeleden. Sårbarheten i vägsystemet minskar inte. Vägverket bedömer vidare att Kombinationsalternativet inte medför några strukturella förändringar eller bidrar till en flerkärnig regionstruktur eller binder samman de södra och norra regionhalvorna. Kombinationsalternativet innebär påtagligt sämre tillgänglighet än övriga alternativ. Vägverket konstaterar att Kombinationsalternativet inte har tillräckligt med miljömässiga fördelar för att uppfylla bristerna i måluppfyllelsen.

Diagonal Ulvsunda

Diagonal Ulvsunda innebär i huvudsak följande. En ny motorväg, med tre körfält i vardera riktningen, byggs mellan E 4/E 20 vid Västertorp och E 4 vid Kista, knappt 14 kilometer. Vägen förläggs i tunnel på hela sträckan, förutom en knapp kilometer vid Ulvsunda. Anslutningar byggs till Södra länken, Drottningholmsvägen, Ulvsundaleden och Enköpingsvägen. Befintlig E 4/E 20 mellan Kungens kurva och Västertorp samt E 4 mellan Kista och Häggvik breddas från sex till åtta körfält. Den totala väglängden mellan Kungens kurva och Häggvik blir knappt 23 kilometer.

Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm innebär i huvudsak följande. En ny motorväg med tre körfält i vardera riktningen byggs mellan E 4/E 20 vid Kungens kurva och E 4 vid Häggvik, en sträcka om ca 21 kilometer. Så som förslaget slutligen har utformats förläggs vägen i tunnel på merparten av sträckan, drygt 17 kilometer. Ytläge planeras vid Hjulsta, där vägen föreslås korsa Mälarsele och E 18 på bro över den nya trafikplatsen i projektet E 18 Hjulsta-Kista, samt mellan Akalla och Häggvik, där vägen föreslås ligga i nedsänkt profil. Anslutningar byggs till väg 261 (Ekerövägen) och Bergslagsvägen samt till Lunda, Hjulsta och Akalla. Befintlig E 4/E 20 mellan ett läge strax söder om trafikplats Lindvreten och Kungens kurva samt befintlig E 4 vid Häggvik breddas från sex till åtta körfält.

I samband med kompletteringen av underlaget har anslutningen mellan Förbifart Stockholm och väg 261 studerats vidare och fem olika alternativa lösningar har redovisats. Vägverket förordar den lösning – alternativ 1 – som är en utveckling av vägutredningens förslag, helt lokaliserad

till södra Lovön, och som ger bäst trafikekonomi och goda förutsättningar för busstrafiken. Övriga alternativ innebär att hela eller delar av anslutningarna förläggs till Lindö. Vägverket menar att alternativ 5 inte ger en acceptabel trafiklösning.

Vägverket har vidare studerat möjligheten att förlägga Förbifart Stockholms passage av Lambarfjärden i tunnel i stället för på en högbro, så som föreslogs i vägutredningen. Vägverket konstaterar bl.a. att det är tekniskt möjligt att bygga en tunnel under Lambarfjärden och att kostnaden i stort sett är densamma som för en bro. Konsekvenserna av brand eller av olyckor med farligt gods är betydligt större i en tunnel, men risken för att olyckor ska inträffa är sannolikt mindre i en tunnel än på en bro. Vägverket förordar att en tunnel väljs.

Jämförelse mellan Diagonal Ulvsunda och Förbifart Stockholm

Vägverket konstaterar bl.a. följande. Diagonal Ulvsunda ansluter på ett bättre sätt till Södra länken samt stärker sambanden mellan Västerort och Söderort i de inre förortsområdena. Diagonal Ulvsunda bidrar mer till att stärka den centrala regionkärnan än att stimulera till utveckling av yttre regionala kärnor och ge bättre förutsättningar för en region med stark tillväxt. Diagonal Ulvsunda innebär att störningar från genomfartstrafikens tunga fordon kommer att öka i de centrala regiondelarna. Trafikflödet blir också högre och kapacitetsgränsen bedöms bli nådd relativt snabbt. Diagonal Ulvsunda har inte stöd i RUFS eller i kommunernas översiktsplaner. Förbifart Stockholm ger direktkontakt mellan regionens yttre förortsområden, inklusive de med en stor andel ekonomiskt svaga hushåll. Tillgängligheten förbättras särskilt i de snabbt växande södra och sydvästra regiondelarna. Förbifart Stockholm ökar tillgängligheten till regionala tågstationer och ger bättre förutsättningar att skapa effektiva bytespunkter mellan bil- och kollektivtrafiksystem i de regionala kärnorna. Förbifart Stockholm ger även möjlighet att styra Mälardalens trafik så att trafikbelastningen vid Drottningholm kan dämpas. Tillsammans med Norrortsleden och Södertörnsleden blir Förbifart Stockholm en länk i en yttre tvärled som innebär att godstrafiken leds utanför stora delar av den sammanhängande stadsbygden. Det totala trafikarbetet i länet väntas öka, medan det väntas minska i innerstaden. Vägverket konstaterar därtill bl.a. att Förbifart Stockholm stöds av samtliga kommuner i Stockholms län samt av Regionplane- och trafiknämnden. Förbifart Stockholm är en del i en regional utvecklingsstrategi som bl.a. syftar till hållbar tillväxt i en starkt växande storstadsregion med hög andel kollektivtrafik och koncentrerad bebyggelseutveckling i regionens ytterområden. Sammantaget finner Vägverket att Diagonal Ulvsunda inte uppfyller alla projektmål, vilket Förbifart Stockholm gör.

Miljökonsekvenser

Kombinationsalternativet

Kombinationsalternativet skiljer sig från utbyggnadsalternativen bl.a. genom att de större fysiska förändringarna är begränsade till utbyggnaden av Klarastrandsleden och Huvudstaleden/Tritonbron. Stockholms innerstad är ett område av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Stadsbilden kommer att påverkas om alternativet genomförs, men konsekvenserna är beroende av vilken utformning som väljs. Vägverket bedömer att Kombinationsalternativet inte medför några betydande negativa konsekvenser för kulturmiljön eller några nya intrång i naturmark, men det rekreativa värdet vid Bällstaviken försämras. Vattenmiljön riskerar att påverkas negativt vid Klarastrandsleden och Bällstaviken. Kombinationsalternativet medför ett minskat trafikarbete generellt i länet och därmed mindre utsläpp av koldioxid och luftföroreningar jämfört med utbyggnadsalternativen, dvs. det bidrar bäst till att nå klimatmålen. På delar av vägnätet ökar dock trafiken, t.ex. på Essingeleden, Klarastrandsleden, Huvudstaleden och Ulvsundavägen, och därmed försämras luftkvaliteten där. Miljökvalitetsnormen för partiklar (PM 10) kommer även fortsättningsvis att överskridas om inte generella åtgärder vidtas. Eftersom trafiken hänvisas till ytvägnätet kommer bullerstörningarna att förbli stora i omgivningen. De minskade trafikflödena har ingen märkbar påverkan på bullerstörningarna. Vägverket bedömer att risksituationen är sämre i Kombinationsalternativet än i utbyggnadsalternativen, då transporter med farligt gods även fortsättningsvis kommer att vara hänvisade till det starkt trafikerade ytförlagda vägnätet i bebyggelseområden.

Diagonal Ulvsunda och Förbifart Stockholm

Både Diagonal Ulvsunda och Förbifart Stockholm berör Mälaren med öar och strandområden, som med hänsyn till de samlade natur- och kulturvärdena i sin helhet är av riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken och där turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt ska beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Den omfattande tunnelförläggningen av Diagonal Ulvsunda har valts av hänsyn till miljöer med befintlig bebyggelse som inte är förberedda för att ta emot en storskalig infrastrukturanläggning. Ett ytläge skulle innebära stora ingrepp i dessa miljöer. Det blir dock svårare, mer störande och dyrare att bygga anslutningsvägarna än i Förbifart Stockholm. Diagonal Ulvsunda passerar under LM-staden och Duvbo, som är områden av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, men Vägverket bedömer att det inte innebär några konflikter.

Den omfattande tunnelförläggningen av Förbifart Stockholm har valts av hänsyn till natur- och kulturmiljöerna på bl.a. Lovön och Järvafältet samt till boende i Vällingby och Skärholmen. Vällingby och merparten av Lovön är av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljö-

balken. I samband med kompletteringen av underlaget har det tidigare förslaget med en högbro över Lambarfjärden avförts. En bro skulle ha medfört mycket stora intrång i natur- och kulturmiljöerna på norra Lovön, i Grimstaskogen och utmed strandområdena och därmed medfört buller och stora negativa konsekvenser för friluftslivet samt risker för vattenskyddsintresset i Mälaren. Den tunnel under Lambarfjärden som Vägverket nu förordar innebär att permanent intrång i den norra delen av riksintresset Lovön och i naturreservatet Grimsta kan undvikas, liksom buller och andra störningar. Med en tunnel riskerar inte heller vattnet i Mälaren att drabbas av föroreningar. Under byggskedet behövs dock en arbetstunnel på norra Lovön och en tillfällig hamn för utsklippning av berg- och jordmassor. Vägverket konstaterar att en tunnelförläggning medför betydligt mindre miljöpåverkan än en bro.

Världsarv

Förbifart Stockholms vägkorridor tangerar världsarvet Drottningholm och berör buffertzonen för världsarvet. Drottningholms slott med omgivning är statligt byggnadsminne och sedan 1991 upptaget på FN/UNESCO:s världsarvslista. I samband med komplettering av underlaget har Vägverket studerat vidare möjligheterna att ansluta Förbifart Stockholm till väg 261 i syfte att utifrån en helhetssyn på landskapet finna en lösning som så långt möjligt begränsar risken för påtaglig skada på området av riksintresse eller på världsarvet. Samtliga fem alternativa lösningar ligger i sin helhet inom riksintresset och buffertzonen för världsarvet. Alternativ 1, som Vägverket förordar, innebär en cirkulationsplats vid Edeby och en vid Tillflykten. Ett litet landskapsrum vid Edeby kommer att helt tas i anspråk, men läget är dolt från de omgivande större landskapsrummen. Vid Tillflykten kommer cirkulationsplatsen att lokaliseras till ett öppnare landskapsrum, men där bedöms det finnas möjligheter till en god anpassning och utformning. Vägverket menar att på grund av den skada som redan i dag orsakas av den befintliga vägens barriäreffekt och den ökande trafiken på Ekerövägen innebär den i landskapet anpassade trafikplatsen på Lovön en endast obetydlig merskada som inte kan anses vara påtaglig. Sammantaget bedömer Vägverket att de nu förordade lösningarna vid Lambarfjärden och södra Lovön innebär att alla påtagliga negativa miljökonsekvenser av Förbifart Stockholm kan undvikas.

Natura 2000

Förbifart Stockholms vägkorridor omfattar Edeby ekhage som är ett Natura 2000-område (SE0110188), dvs. det har valts ut av Europeiska kommissionen som ett område av intresse för gemenskapen enligt rådets direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter, det s.k. art- och habitatdirektivet. En bevarandeplan för Natura 2000-området fastställdes av länsstyrelsen den 5 februari 2007. Edeby ekhage är belägen på södra Lovön, vid sidan av såväl planerad huvudsträckning av Förbifart Stockholm som anslutningarna till väg 261. Vägprojektet medför inte intrång i Edeby ekhage, men ekhagen ligger

inom det område där grundvattenpåverkan kan uppstå. Vägverket bedömer att de skyddade värdena i Edeby ekhage inte kommer att skadas av Förbifart Stockholm. Vägverket har sökt tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken.

Ca 300 meter utanför vägkorridoren för Förbifart Stockholm är Natura 2000-området Hansta (SE0110317) beläget. Vägverket bedömer att tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken inte krävs för Hansta.

Natur- och kulturresevat

Förbifart Stockholm berör de av Stockholms kommun bildade naturreservaten Sätterskogen, Grimsta och Hansta samt Igelbäckens kulturresevat. Vägen kommer att förläggas i tunnel under Sätterskogen, som kan komma att påverkas av en arbetstunnel och en tillfällig hamn under byggtiden. Även under Grimsta planeras tunnel, men inte några tillfälliga anordningar under byggtiden. I Igelbäckens resevat kommer intrång att ske i den del som är närmast korsningen med E 18 där vägen planeras i ytläge. Tunneln under Igelbäcken och Järvafältet ger möjlighet att minska den nuvarande Akallälakens negativa påverkan på de ekologiska sambanden. Vid Hansta kommer vägen att göra intrång i reservatets östra del, där vägen planeras i skärning. De för reservaten gällande föreskrifterna utgör inte hinder att genomföra Förbifart Stockholm. Vägkorridoren berör även utkanten av det statliga naturreservatet Östra Järvafältet. Vägplaneringarna kommer endast marginellt att beröra reservatskanten längs med befintlig E 4.

Klimat, luftkvalitet och hälsa

Enligt Vägverket krävs det kraftiga ekonomiska styrmedel för att klara klimatmålen, oavsett om Förbifart Stockholm byggs eller inte.

Förbifart Stockholm beräknas ta ca 8 år att bygga. Under den tiden beräknas de totala utsläppen av koldioxid bli ca 129 000 ton, dvs. ca 16 125 ton per år. Om all sprängsten används i andra projekt minskar behovet av brytning i bergtäkter och ca 29 000 ton mindre koldioxid kommer därmed att släppas ut från dem. Som jämförelse nämns att 2006 var de totala utsläppen från arbetsmaskiner i hela länet ca 159 000 ton.

I den färdiga anläggningen blir ventilation av tunnlar och pumpning av inläckande vatten samt ständig belysning energikrävande. Från drift och underhåll beräknas utsläppen av koldioxid bli ca 2 400 ton per år.

Vägtrafiken i hela Stockholms län beräknas under 2020 släppa ut ca 1 840 000 ton koldioxid med Förbifart Stockholm och ca 1 784 000 ton i Nollalternativet, dvs. en skillnad på ca 56 000 ton. År 2035 beräknas skillnaden vara ca 12 000 ton. Som jämförelse nämns att 2006 var de totala utsläppen av koldioxid från vägtrafiken i hela länet ca 2 438 000 ton.

Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet gäller för utomhusluft, men inte tunnluft. Miljökvalitetsnormen för partiklar (PM 10) kommer att överskridas i samtliga alternativ om inte generella åtgärder vidtas. Vägverket menar att den enskilt viktigaste åtgärden är att minska dubbdäcksanvändningen. Om den minskar från dagens andel 70 procent till 25 procent kommer miljökvalitetsnormen för partiklar (PM 10) att klaras vid Förbifart Stockholms tunneldmyningar. Vägverket bedömer att miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och bensen kommer att klaras. Förbifart Stockholm medför lägre exponering av luftföroreningar där människor bor och vistas samt färre förtida dödsfall än Nollalternativet. I tunnarna ökar dock exponeringen. Vägverket avser att i det fortsatta arbetet studera olika tekniker för att rena tunneldften. Diagonal Ulvsunda har kortare tunnlar än Förbifart Stockholm vilket innebär bl.a. att trafikanterna exponeras för luftföroreningar i tunnlar under kortare tid.

Vatten

Både Diagonal Ulvsunda och Förbifart Stockholm innebär tunnlar under Mälaren, som är vattentäkt och försörjer ca 1,6 miljoner människor med dricksvatten. Vattenverken Lovö och Norsborg tar råvatten från östra Mälaren. Några reservvattentäkter som täcker hela behovet under en längre tid finns inte. Mälaren hyser en artrik fiskfauna och omfattas av miljökvalitetsnormen för fisk- och musselvatten samt är av riksintresse för yrkesfisket. Vägverket bedömer att bergtunnlar under Mälaren inte medför några bestående negativa miljökonsekvenser. Under byggtiden finns det en potentiell risk för utsläpp från arbetstunnlar, tillfälliga hamnar och transporter m.m. som kan motverkas med förebyggande åtgärder.

Tunnlar under grundvattenytan har en dränerande effekt. Det område som påverkas av förändrade grundvattenflöden och nivåer är svårt att uppskatta innan vägsträckningen och profilen är detaljstuderad. Förändrad hydrologi kan påverka berörda natur- och kulturvärden samt byggnader och enskilda brunnar m.m. Krav på täthet i tunnarna fastställs i samband med tillståndsprovning enligt miljöbalken. Båda utbyggnadsalternativen, men framför allt Diagonal Ulvsunda, berör sannolikt områden med förorenad mark som kan behöva saneras.

Hantering av massor

Både Diagonal Ulvsunda och Förbifart Stockholm medför ett betydande överskott av bergmassor. Dessa kommer att kunna tas till vara i andra byggprojekt och därmed minska behovet av bergtäkter, men generera ett omfattande transportbehov. I Förbifart Stockholm finns goda möjligheter att transportera massor på båt via tillfälliga hamnar. I Diagonal Ulvsunda kommer byggarbetena i stor utsträckning att bedrivas inom störningskänsliga bostadsområden och transporterna främst att hänvisas till det redan hårt belastade vägnätet.

Buller

Både Diagonal Ulvsunda och Förbifart Stockholm medför förbättringar avseende buller längs vissa befintliga gator och vägar, men inte tillräckligt för att de av riksdagen antagna riktvärdena ska klaras överallt. Utbyggnadsalternativen innebär att bullret från trafiken i tunnelarna inte sprids till omgivningarna och att bullerskyddsåtgärder endast krävs vid tunnelmynningar och ytlägen. Eftersom tunnelarna i Diagonal Ulvsunda kommer att byggas under tätbebyggda områden är risken för störningar av stomljud till följd av borrhning och sprängning under byggtiden större än i Förbifart Stockholm.

Risk och säkerhet

Eftersom vägförhållandena i tunnlar inte varierar med väder-, dygns- och årstidsvariationerna menar Vägverket att risken för att olyckor ska inträffa i tunnlar är mindre än på ytförlagda vägar. Både Diagonal Ulvsunda och Förbifart Stockholm innebär att trafik med farligt gods kan passera Stockholms tätbebyggda områden utan att använda ytvägnätet annat än på kortare sträckor. De innebär därmed att säkerheten förbättras. Jämfört med Förbifart Stockholm har Diagonal Ulvsunda längre sträckor i ytläge och därmed sämre säkerhet.

Yttranden

Vägverket har inhämtat yttranden från berörda myndigheter och organisationer. Vägverket har remitterat det kompletterande underlaget till ett hundratal instanser. Flera remissinstanser har tillstyrkt att regeringen tillåter en utbyggnad av Förbifart Stockholm i förordad korridor, varav några har tillstyrkt under förutsättning att vissa villkor beaktas. Några remissinstanser har avstyrkt tillåtlighet. Några remissinstanser har inte haft någon erinran mot tillåtlighet. I korthet har remissinstanserna anfört bl.a. följande.

Arbetsmiljöverket påminner om att det krävs en särskild arbetsmiljöplan och att det ska utses kompetenta arbetsmiljösamordnare för både planering/projektering och utförande av byggnadsarbetet.

Banverket understryker vikten av att Förbifart Stockholm samordnas med projektet för ökad kapacitet på Mälarbanan mellan Tomtebodan och Kallhäll samt att goda kollektivtrafiklösningar eftersträvas.

Boverket anför att samtliga berörda kommuner, liksom Stockholmsberedningen och den regionala utvecklingsplanen, förordar Förbifart Stockholm. Diagonal Ulvsunda skulle innebära att kommunerna måste ändra eventuellt stridiga detaljplaner. I annat fall kan planförelägganden enligt 12 kap. 6 § plan- och bygglagen bli nödvändiga, något som ännu inte tillämpats i praktiken. Efter kompletteringen bedömer Boverket att det finns ett stort behov av att förbättra tillgängligheten mellan södra och norra Stockholm samt att de nu aktuella satsningarna får stora och långsiktiga strukturella konsekvenser. Det vore lämpligt att vänta med

tillåtlighetsprövningen tills den nya regionplanen för Stockholms län har antagits. Boverket anför vidare att möjligheterna att i den slutliga infrastruktursatsningen ytterligare reducera klimatpåverkan jämfört med dagens utformning av Förbifart Stockholm bör fortsätta att prövas.

Energimyndigheten har inte funnit att föreslagna vägsträckningar påverkar de intressen myndigheten har att bevaka.

Fiskeriverket anför att stora vägutbyggnader sannolikt medför fortsatt stora och ökade utsläpp från vägtrafiken och att alternativ till dessa behöver belysas ytterligare. Fiskeriverket menar att Kombinationsalternativet bör utvecklas och utredas vidare. En bro över Lambarfjärden skulle innebära direkta störningar på vattenmiljön och ett stort permanent ingrepp i värdefulla naturmiljöer vid två till stor del oexploaterade stränder. För att kunna bedöma tillåtligheten bör verksamhetens påverkan på vattenmiljön avseende fiske, fisk och övriga vattenlevande organismer beskrivas utförligt. Efter kompletteringen anför Fiskeriverket att en tunnel under Lambarfjärden ger mindre påverkan på vattenmiljön samt att det är mycket viktigt att grumlingar, sprängningar och annan påverkan på vattenmiljön minimeras. Skydds- och försiktighetsåtgärder bör redovisas i detalj.

Försvarets radioanstalt (FRA) har inga invändningar mot tunnelbygget under förutsättning att ingen del av tunneln kommer närmare FRA:s antenner och anläggningar än 300 meter. Planeringen bör ske i samråd med FRA och villkor ställas så att deras verksamhet inte störs. Vid borrningar och sprängningar ska Vägverket göra de beräkningar och mätningar som krävs för att FRA:s verksamhet inte ska störas av vibrationer och buller.

Försvarsmakten anför att det inte finns några konflikter mellan totalförsvarets intressen och Diagonal Ulvsunda. Förbifart Stockholm kan innebära en komplikation för FRA, varför kontakt bör tas med dem i alla kommande skeden.

Luftfartsverket (LFV) anser att det är av stor vikt att de nord-sydliga förbindelserna förbättras både avseende järnvägsnätet och vägnätet. Vid en samlad bedömning anser LFV att Förbifart Stockholm är det bästa alternativet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) anser att tunnelns längd ställer särskilda krav på risk- och olycksförebyggande åtgärder samt åtgärder för utrymning av trafikanter och tillgänglighet för räddningsinsatser. Ställningstagande kring transporter av farligt gods har inte presenterats. MSB påpekar att en särskild riskanalys ska genomföras och att i den fortsatta projekteringen bör beaktas att 20 procent av befolkningen upplever obehag i långa tunnlar.

Naturvårdsverket anför bl.a. följande. Varken Förbifart Stockholm eller Diagonal Ulvsunda är förenliga med miljöbalkens bestämmelser och Kombinationsalternativet är inte tillräckligt utrett. Utbyggnadsalternativen innebär ökade koldioxidutsläpp och Förbifart Stockholm utmärks av intrång och störning i natur- och kulturmiljöer samt ger större exponering för hälsoskadliga luftföroreningar i de långa tunnlarna. Frågan om hur miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft ska klaras är inte tillräckligt belyst. Vägutredningens projektmål har varit allt för snäva och de saknar en tydlig koppling till de nationella miljö kvalitetsmålen och de transportpolitiska delmålen. Det finns brister och osäkerheter i de samhällsekonomiska beräkningarna och det är nödvändigt med en redovisning av vilka kraftiga ekonomiska styrmedel som krävs för att klimatmålen ska kunna nås med Förbifart Stockholm. Sannolikt är inte något av utbyggnadsalternativen samhällsekonomiskt lönsamt. Naturvårdsverket föreslår att regeringen ger Vägverket, Banverket, SIKa och Länsstyrelsen i Stockholms län i uppdrag att i samråd ta fram alternativ till nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet som kan bidra till att klara såväl miljö kvalitetsmålen som de transportpolitiska delmålen. Det bör ske i samarbete med Stockholms läns landsting och eventuella andra berörda aktörer. Aspekter som har betydelse för alternativens långsiktiga hållbarhet, t.ex. framtida teknikutveckling och livsstilsförändringar bör då tas med. Efter kompletteringen bedömer Naturvårdsverket att med en tunnel under Lambarfjärden så utgör inte riksintresset "Mälaren med öar och strandområden" längre något hinder. De negativa konsekvenserna för landskapet och naturmiljön vid Edeby bedöms däremot fortfarande bli påtagliga.

Riksantikvarieämbetet (RAÄ) anför bl.a. följande. Diagonal Ulvsunda har inte utretts i samma omfattning som Förbifart Stockholm vad avser kulturmiljön. Materialet möjliggör inte en samlad bedömning av påverkan på Lovölandskapet, men Förbifart Stockholm – med Vägverkets förordade trafikplatsalternativ – bedöms innebära påtaglig skada på riksintresset Lovön och världsarvet Drottningholm och projektet bör därmed inte ges tillåtelse. Utredningen bör kompletteras med en bedömning av de långsiktiga effekterna av exploateringar på Mälareöarna. En plan som innebär att inga masstransporter sker förbi Drottningholm bör tas fram. RAÄ menar även att de förändrade trafikflödena utgör ett hot mot förutsättningarna att bevara världsarvets värden och en helhetslösning av trafiksystemet som även inkluderar väg 261 efterlyses. Efter kompletteringen bedömer RAÄ bl.a. att en tunnel under Lambarfjärden minskar den färdiga anläggningens direkta påverkan på riksintresseområdet och i övrigt vidhåller RAÄ sina tidigare synpunkter.

Sjöfartsverket anför att om sjötransporter av bergmassor aktualiseras ska dessa tillståndsprövas.

Skogsstyrelsen förordar Diagonal Ulvsunda som ger minst påverkan på naturmiljöer. Det är viktigt att kartlägga eventuella nyckelbiotoper och

områden med höga naturvärden innan en slutlig bedömning görs. Efter kompletteringen bedömer Skogsstyrelsen att en tunnel under Lambarfjärden ger mindre påverkan på skog och miljö än en bro.

Socialstyrelsen noterar att miljökonsekvensbeskrivningen på ett tydligt sätt redovisar påverkan, effekter och konsekvenser för människors hälsa. Samtliga alternativ förbättrar boendemiljön. Miljökvalitetsnormen för partiklar kommer att överskridas i samtliga alternativ, men bli lägre än i nollalternativet. I utbyggnadsalternativen påverkas klimatet kraftigt negativt, men säkerheten förbättras. Socialstyrelsen avstår från att förorda något av alternativen. Efter kompletteringen anser Socialstyrelsen att det inte klart framgår hur beräkningar av hälsorisker och hälsokonsekvenser gjorts samt att redovisningen av åtgärder mot exponering av luftföroreningar är ofullständig då information om teknik och ekonomi saknas. Socialstyrelsen delar inte Vägverkets samlade bedömning att Förbifart Stockholm medför lägre luftföroreningar generellt i Stockholms län.

Statens fastighetsverk (SFV) avstyrker en nord-sydlig förbifart över Lovön och anför att om den genomförs måste utformningen bidra till att världsarvet Drottningholm skonas från trafikstörningar, t.ex. så att Ekerövägen helt frigörs från genomfartstrafik. Alla åtgärder som ökar trafikbelastningen och utgör ingrepp i kulturmiljön kommer att påtagligt skada riksintresset och världsarvet. En lösning av trafiksituationen på väg 261 måste inkluderas i det stora vägprojektet. Inga transporter under byggtiden ska gå förbi världsarvet Drottningholm. SFV anför vidare att kulturmiljön på Lovön är det mest långsiktiga riksintresset jämfört med vägprojektet. Efter kompletteringen anser SFV att anslutning till väg 261 enligt alternativ 5 är det enda acceptabla ur kulturmiljösynpunkt och att det skulle kunna minska biltrafiken förbi Drottningholm. SFV menar dock att konsekvenserna inte är tillräckligt belysta. Ökad tillgänglighet på Ekerö leder till ett ökat exploateringsstryck. SFV är positivt till en tunnel under Lambarfjärden, men menar att stor hänsyn måste tas till kulturmiljövärdena under byggtiden. Det finns en risk att tillfälliga hamnar och transportband blir permanenta. SFV anser också att tung byggtrafik och förstärkningsåtgärder på det småskaliga vägnätet hotar att permanent skada kulturvärden.

Statens geotekniska institut (SGI) bedömer att från geoteknisk synpunkt medför Förbifart Stockholm mindre byggnadstekniska svårigheter än övriga alternativ. SGI poängterar att riktvärden och kontrollprogram bör upprättas avseende inläckage i bergtunnlar, grundvattensänkningar och grundvattenkvalitet samt att beredskap bör finnas för att åtgärda eventuella avvikelser. Efter kompletteringen anför SGI att de inte ser något hinder från geoteknisk och miljögeoteknisk synpunkt att tillstyrka en tunnel under Lambarfjärden.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) anför att underlaget visar ett för snävt synsätt och endimensionellt tänkande, trots att det

krävs trafikslagsövergripande ansatser för att lösa utmaningarna i transportsystemet och samhället. Planeringsprocessen har varit bakvänd, då utgångspunkten varit en lösning som argumentationen sedan anpassats till, vilket riskerar att leda till ineffektiv användning av investeringsmedel. Den samhällsekonomiska kalkylen är inte transparent och baseras på fel utgångsläge. Underlaget behöver underställas en behovsbedömning och en oberoende granskning. Det är en brist att Kombinationsalternativet utretts mindre noggrant och avfärdats trots att det leder till ökad eller lika stor tillgänglighet till betydligt fler kommuner än Förbifart Stockholm. Det framgår också att Diagonal Ulvsunda skulle avlasta vägsystemet bättre än Förbifart Stockholm. SIKa menar vidare bl.a. att hela diskussionen kring nord-sydliga förbindelser bottnar i regionplanen med ursprung från 1960-talet. SIKa anser att det är positivt att ett kompletterande underlag presenterats och att nya aspekter beaktats i syfte att ge en bredare bild. Trafikprognosen för 2035 möjliggör dock inte slutsatser om vilka effekter Förbifart Stockholm får för trängsel, tillgänglighet och resandeutveckling samt för transportpolitisk måluppfyllelse. Synpunkten att de olika alternativen inte getts en likvärdig prövning kvarstår och det saknas ett underlag om vilka åtgärder som är kostnads- och samhällsekonomiskt effektiva för att åtgärda sårbarheten i vägtransportsystemet över Saltsjö-Mälarsnittet.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) anför bl.a. att det saknas en redogörelse av projektmålens förhållande till transportpolitiska mål och klimatmål samt en samhällsekonomisk analys av Kombinationsalternativet. Det går inte att utläsa om alternativen leder till påtaglig skada på riksintressen. VTI saknar en definition av begreppet landskap och en sammanvägd konsekvensbedömning av landskap. VTI efterlyser vidare förtydliganden om energiåtgången för anläggning och drift, prognoser avseende när kapacitetstaket är nått i alternativen samt en djupare analys av exploateringstrycket på riksintresseområdet Lovön och världsarvet Drottningholm. VTI anser att frågan om PM 10 inte är alternativskiljande. Efter kompletteringen har VTI avstått från att yttra sig.

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) anför att förhöjda radonhalter kan förekomma i luften i långa tunnlar, men att det knappast kommer att orsaka några hälsorisker då tunnelarna kommer att vara väl ventilerade och då trafikanternas vistelsetid i tunnelarna inte kommer att vara lång.

Affärsverket Svenska Kraftnät påpekar att den föreslagna vägkorridoren berör en planerad kabel och en befintlig kraftledning. Möjligheten att utnyttja den planerade vägen för elförsörjningens beredskapstransporter bör utredas i projekteringen.

Sveriges geologiska undersökning (SGU) anför att tunnellösningar ger en god hushållning med mark, vatten och material då de inte påverkar möjligheten till byggande på markytan och då utbrutet material kan användas

som ballast. Tunnlar under grundvattenytan leder till inläckage av grundvatten och det är viktigt att tidigt etablera mätningar av grundvattennivåer och portryck. SGU konstaterar vidare att jorddatabaserna över området inte visar något anmärkningsvärt. SGU avstår från att ta ställning till alternativen, men bedömer att säkerheten vid transporter av farligt gods ökar i vägbyggnadsalternativen.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) anför att med en bro över Lambarfjärden och två tillfälliga hamnar inom vattenskyddsområdet är Förbifart Stockholm det minst lämpliga alternativet ur hydrologisk synpunkt. Efter kompletteringen anför SMHI att en fullständig bedömning av eventuell miljöpåverkan inte kan göras förrän det är klart om en ny trafikplats ska byggas mellan Kungens kurva och Lindvreten. SMHI anför också att buller- och vibrationsfrågan inte är helt klarlagd. En noggrann konsekvensanalys och uppföljning bör göras efter avslutat bygge. SMHI menar vidare att det skulle vara en positiv åtgärd för luftkvaliteten i Stockholmsområdet att installera partikelfilter i ventilationstornen.

Transportstyrelsen påpekar att gällande föreskrifter om tunnelsäkerhet ska tillämpas och de ställer krav på ventilationssystemens funktion.

Länsstyrelsen i Stockholms län bedömer att tillåtlighet kan ges till Förbifart Stockholm. Det blir dock stor påverkan på natur- och kulturmiljöer samt påfrestningar på miljön och olägenheter för människors hälsa, varför tillåtlighet bör ges med vissa förutsättningar och villkor. Det är svårt att undvika påtaglig skada på riksintressena enligt 3 och 4 kap. miljöbalken, men företräde ska ges åt en nord-sydlig förbindelse som också är av riksintresse och som bedöms vara nödvändig för en långsiktig hushållning. Länsstyrelsen anser att behovet av en västlig förbifart är stort och förbindelsen har en avgörande betydelse för utvecklingen av en gemensam arbets- och bostadsmarknad. Den är det viktigaste tillskottet i infrastrukturutbyggnaden för att knyta samman regionen. Alla länets kommuner stödjer Förbifart Stockholm. Länsstyrelsen anser vidare bl.a. att det är viktigt att vid ett genomförande av Förbifart Stockholm säkerställa att befarade följdexploateringar i Lovöområdet, till men för natur- och kulturmiljön på Lovön, inte kan komma till stånd. Länsstyrelsen anser vidare att ett genomförande av Förbifart Stockholm inte medverkar till att en miljö kvalitetsnorm för luftkvalitet överträds. Med den nya vägen minskar partikelhalterna (PM 10) på andra, mer centrala platser utmed gatu- och vägnätet, platser där miljö kvalitetsnormen annars skulle ha överträtts. Det uppstår en positiv nettoeffekt där antalet människor som exponeras för överskridanden av normen för PM 10 minskar i regionen. Efter kompletteringen anser länsstyrelsen att beslutsunderlaget är tillräckligt i ärendet och att inga ytterligare utredningar eller kompletteringar behöver göras i detta skede. Länsstyrelsen har inget att invända mot den korridor som nu redovisas. Länsstyrelsen konstaterar att Förbifart Stockholm endast marginellt påverkar möjlig-

heterna att nå klimatmålen. Oavsett projektet krävs det andra åtgärder för att nå klimatmålen. De långa tunnlarna medför problem med luftkvaliteten och det är viktigt att i den fortsatta planeringsprocessen redovisa vilka ämnen och halter som klaras i tunnlarna. Länsstyrelsen anser att en tunnel under Lambarfjärden i alla miljöavseenden är att föredra framför en bro och det innebär att någon påtaglig skada på riksintresset i denna del av Lovön inte kommer att uppstå. Angående anslutningen till väg 261 förordar länsstyrelsen alternativ 1. Frågan om att förbättra framkomligheten på väg 261, liksom behovet att bredda Lindötunneln saknar formellt koppling till frågan om tillåtlighet för Förbifart Stockholm. Länsstyrelsen konstaterar vidare att varken art- och habitatdirektivet eller natur- och kulturresevat utgör hinder mot att ge tillåtlighet. Länsstyrelsen anser att endast Natura 2000-området Edeby ekhage kräver tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken. Länsstyrelsen bedömer att ett sådant tillstånd förenat med villkor bör kunna ges inom den aktuella korridoren när läge och utformning är mer studerade inför fastställelse av arbetsplan. Länsstyrelsen poängterar vidare bl.a. vikten av framförhållning och planering när det gäller omhändertagande och användning av uppkomna massor. Det är viktigt att transportbehovet minimeras så långt det är möjligt och masstransporter till sjöss är att föredra.

Ekerö kommun är positiv till Förbifart Stockholm under förutsättning att följande villkor uppfylls. Ett fjärde körfält ska byggas på väg 261 mellan Ekerö centrum och Nockeby samt – i väntan på det – reversibla körfält inrättas. En breddning av Lindötunneln ska ingå som en del av förbifartsprojektet. Berg- och materialtransporter ska ske via provisoriska hamnar och mellandeponi på Lovön. Framkomligheten vid Brommaplan ska förbättras. De betydelsefulla natur- och kulturmiljöerna ska bevaras i största möjliga utsträckning. Kommunen är positiv till alternativ 1 avseende anslutningen till väg 261 och delar Vägverkets uppfattning att risk för påtaglig skada på riksintresset inte längre föreligger samt understryker att den definierade värdekärnan för området av riksintresse för kulturmiljövården omfattar större delen av Lovön men även Lindö till Tappström. Kommunen kan inte acceptera alternativen 2, 4 och 5, som alla innebär stora ingrepp på Lindö i omedelbar närhet till griftegården som tillhör Malmviks gård. Alternativ 5 är dessutom en trafiktekniskt ofullständig lösning, som avsevärt ökar trafiken mellan anslutningen och Tappström. Kommunen förordar en tunnel under Lambarfjärden. Kommunen delar inte Vägverkets bedömning av trafikutvecklingen på väg 261.

Huddinge kommun anser att Förbifart Stockholm snarast ska fastställas. Underlaget är väl utarbetat med bitvis mycket hög detaljeringsgrad. Kommunen tar upp vissa frågor som bör studeras vidare i arbetsplanen, såsom en konsekvensbeskrivning avseende Gömmarens naturreservat. Kommunen anför vidare att den samhällsekonomiska kalkylen inte fångar upp flertalet positiva effekter.

Järfälla kommun anför att Förbifart Stockholm är av stor betydelse för kommunen och nordvästra Stockholm. Med tunnel minskar dagens barriäreffekter, trafikproppar, bullerstörningar och andra negativa miljöeffekter samtidigt som de gröna sambanden mellan Barkarby och Järvakilen förstärks. Kommunen påpekar att det är viktigt att vattenmiljöerna inte påverkas negativt.

Solna kommun påpekar att det är av yttersta vikt att en ny förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet kommer till stånd. Förbifart Stockholm har länge varit en förutsättning för regionens planering och den politiska förankringen kring alternativet är mycket stark i regionen. Solna kommun tillstyrker kompletteringarna och anför att de stärker kommunens ställningstagande.

Stockholms kommun förordar Förbifart Stockholm samt delar Vägverkets tolkning av miljöbalken kring hur och när de olika riksintressena ska vägas mot varandra. En ytterligare försening skulle bli en hämsko på regionens gemensamma utveckling och förstoring.

Sundbybergs kommun förordar att Förbifart Stockholm genomförs då den kommer att ge grundläggande förutsättningar för att de basala utvecklingsmålen och strategierna för trafiksystemets utveckling ska kunna förverkligas. Det är också angeläget då genomfartstrafiken och trängselproblemen kan reduceras vilket leder till bättre miljö. Sundbybergs kommun erinrar också om att upprätthållande och förbättringar av Igelbäckens vattentillförsel och vattenkvalitet är angeläget samt att åtgärder ska vidtas i form av nyskapade våtmarksområden.

Regionplane- och trafikenämnden anser att det endast är alternativet Förbifart Stockholm som uppfyller projektmålen. Nämnden anför bl.a. att Förbifart Stockholm leder till ett visst ökat trafikarbete och en betydande omfördelning av trafiken. Trafiktrycket på Essingeleden och regioncentrum väntas minska och därigenom skapas ett jämnare flyt, vilket leder till minskade utsläppsmängder per fordonskilometer och att färre personer exponeras för utsläppen. En avgiftsbeläggning av Essingeleden och en utbyggd västlig förbifart ger sammantaget en utveckling som leder mot de regionala utvecklingsmålen och motverkar en tu-delning av regionen. Nämnden förordar alternativ 1 för anslutning till väg 261 och anför att alternativ 5 bör utgå.

Kommunförbundet Stockholms län (KSL) anser att Förbifart Stockholm är en viktig förutsättning i förändringsarbetet för att minska trängseln i vägnätet. KSL tillstyrker en tunnel under Lambarfjärden och förordar alternativ 1 avseende anslutning till väg 261. Alternativ 4 bör utgå då det ger undermåliga omstigningsförutsättningar för busstrafikanter och alternativ 5 bör utgå då tillgängligheten begränsas. Tunneln under Järvafältet är viktig för de ekologiska funktionerna. Studier inför RUFS 2010 ger liknande resultat som underlaget om Förbifart Stockholm, dvs. tra-

fikarbetet ökar något, men Essingeleden och regioncentrum avlastas trafik så att framkomlighet och tillgänglighet ökar, vilket leder till minskade utsläppsmängder per fordonskilometer och färre exponerade personer.

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) anför att det är av största vikt att bibehålla och förstärka kollektivtrafikens framkomlighet på väg 261. Det finns då förutsättningar att huvuddelen av trafiken mellan Tappström och Brommaplan kan ske med kollektivt färdmedel under högtrafik. För anslutning till väg 261 förordar SL alternativen på Lovön. Övriga alternativ är oacceptabla ur kollektivtrafiksynpunkt. SL förutsätter att det planeras för en väl fungerande bytespunkt/omstigningshållplats.

Brandkåren Attunda anför att Diagonal Ulvsunda är sämre ur risksynpunkt då transporter med farligt gods förläggs inom tätbebyggt område. Förbifart Stockholm medför långa insatstider för räddningstjänsten och tunnelsystemets eget säkerhetssystem behöver kunna hålla större bränder i insatsmöjlig nivå tills räddningstjänsten är på plats. En sprinkleranläggning är ett möjligt alternativ. Säkerhetsfrågan bör utredas noggrannare avseende passagen av Lambarfjärden. Angående anslutning till väg 261 är alternativ 1 det enda som upprätthåller säkerhetskonceptet. Övriga alternativ medför brandgassmitta mellan huvudrören och att särskilda tekniska åtgärder behöver genomföras. Brandkåren Attunda anför även att möjligheter till räddningsinsatser ska upprätthållas under byggtiden.

Södertörns brandförsvarsförbund (Sbff) anför att köbildning och ojämn trafikrytm ökar olycksrisken och räddningstjänstens möjligheter. Sbff är positivt till Förbifart Stockholm eftersom den kan lösa problem med köbildning och sårbarhet. Angående anslutningen till väg 261 anser Sbff att alternativ 1 är att föredra ur säkerhetssynpunkt och att övriga alternativ är olämpliga. Säkerhetsfrågan bör utredas noggrannare avseende passagen av Lambarfjärden. Sbff förordar båttransport av bergmassor för att minska belastning och olycksrisk med tung trafik på vägnätet. Möjligheter till räddningsinsatser ska upprätthållas under byggtiden. Beskrivning av hälsorisker bör kompletteras med konsekvenser av brandrök och utsläpp av farligt gods.

Norrvatten anför att de har tre huvudledningarna i vägkorridoren och att det erfordras avtal med Norrvatten för arbeten som berör ledningarna.

Stockholm Vatten påpekar att Länsstyrelsen i Stockholms län den 25 november 2008 beslutade om vattenskyddsområde med föreskrifter för ytvattentäkter vid Lovön, Norsborg, Görväln och Skytteholm inom östra Mälaren. Förordad vägkorridor passerar på ett flertal ställen Stockholm Vattens huvudsystem för dricksvatten, avlopp och dagvatten, vilket måste tas hänsyn till. Åtgärder för att minska risken för att föroreningar tillförs Mälaren under byggtid och drift måste utföras. Korridoren

korsar Bällstaån och Igelbäcken. Bällstaån, som i dag har problem med marköversvämningar, är ett vattendrag som ska rapporteras enligt EU:s vattendirektiv. Det är av yttersta vikt att åtgärder vidtas för att minska de flödesbelastningar och dagvattenföroreningar som korridoren genererar. Spolvatten från tunnlarna måste renas. Igelbäcken är inte en lämplig recipient för renat dag- eller spolvatten. Stockholm Vatten måste kontinuerligt kontaktas under den fortsatta planeringen.

Naturskyddsföreningen anför bl.a. att nyttan med en ny väg inte är i proportion till kostnaden i form av pengar och miljöpåverkan. Förbifart Stockholm är inte tillåten enligt miljöbalken. Vägverket bör tillsammans med Banverket, SL och kommunerna ta fram lösningar som effektivare utnyttjar befintlig infrastruktur och främjar kollektivresande. Åtgärder i form av förändrade regelverk och skatter har större potential att främja de transportpolitiska målen än t.ex. Förbifart Stockholm. *Naturskyddsföreningen* menar även bl.a. att Vägverkets samhällsekonomiska kalkyl är missvisande.

Stockholms Handelskammare anför bl.a. att Förbifart Stockholm är det enda alternativ som ger tillräckliga tillgänglighetsförbättringar och avlastningar av det övriga vägnätet. De samhällsekonomiska vinsterna är kraftigt underskattade, då flera parametrar, t.ex. effekter på den ekonomiska tillväxten, inte finns med i kalkylerna.

Skrivelser har inkommit från ytterligare intresseorganisationer, aktionsgrupper och enskilda.

Kostnader för tillsyn m.m.

Länsstyrelsen i Stockholms län har begärt att regeringen beslutar om ersättning till länsstyrelsen för dess kostnader, dels för redan utfört arbete, dels för kommande arbete med anledning av Förbifart Stockholm. Länsstyrelsen anför bl.a. att den varit en aktiv samrådspart och att den har ansvar för övervakning och tillsyn. Med befintliga resurser och med fullgörande av övriga arbetsuppgifter finns det inte möjlighet att inrymma arbete med Förbifart Stockholm inom ramen för de förutsatta tidsplanerna. Länsstyrelsen anför vidare att den sedan januari 2006 haft kostnader om 1 331 200 kronor. För kommande arbete uppskattas kostnaden till knappt 2 miljoner kronor per år t.o.m. den tidpunkt då byggnads- och anläggningsarbetena slutförts. Länsstyrelsen avser att återkomma med en mer preciserad uppskattning efter regeringens tillåtighetsbeslut.

Vägverket har, med hänsyn till att beloppen är skäliga, tillstyrkt att regeringen beslutar om ersättning enligt länsstyrelsens hemställan.

Skälen för regeringens beslut

E 4 Helsingborg–Haparanda är av Vägverket utpekat som riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. E 4 Kungens kurva–Häggvik är en del av riksintresset. Vidare är E 4 en del av det nationella stamvägnätet och är av vitalt intresse för person- och godstransporter till och från Stockholmsområdet samt för transporter mellan södra och norra Sverige. Som Europaväg har den internationell betydelse varför den även ingår i EU:s transeuropeiska transportnät, TEN-T, där den är en del av det prioriterade projektet Nordiska triangeln. E 4 är dessutom en viktig länk för de regionala transporterna. Befintlig E 4 genom Stockholmsområdet har otillräcklig kapacitet och utgör en flaskhals i transportsystemet. Alternativa vägval saknas i det statliga vägnätet och kapaciteten i det kommunala vägnätet är otillräcklig, vilket leder till negativa effekter för gods- och persontransporter samt till en hög risk- och sårbarhetsnivå. Genomförda trafikprognoser visar att Essingeleden 2035 får kösituationer under stora delar av dygnet om inga andra åtgärder vidtas. Utan förbättrade kommunikationer finns då risken att regionen delas i två separata halvöar och att den ekonomiska konkurrensfördelen av en stor sammanhållen region inte till fullo kan nyttjas.

I ett nationellt perspektiv är det angeläget med ett väl fungerande trafiksystem i Stockholmsregionen, som har Sveriges i särklass största och tätaste hemmamarknad och starka förbindelser med viktiga regioner utomlands. Till följd av detta har regionen den största näringsbredden i landet. Regionen har också långt fler importerande och exporterande näringar än någon annan region. Detta ger förutsättningar för att efterfrågan på nya varor och tjänster ska uppstå. På så sätt kan näringar och verksamheter etableras och så småningom spridas till andra regioner i landet.

Regeringen konstaterar att Stockholmsområdets transportinfrastruktur är i behov av väsentliga förbättringar. Syftet med Förbifart Stockholm är bl.a. att förbättra framkomligheten samt att knyta samman de södra och norra länsdelarna och möjliggöra en flerkärnig region. Förbifart Stockholm kommer att medföra förändrade resmönster i regionen och möjligheter för kommunerna att utveckla nya områden för bostäder, arbetsplatser m.m. Frågor om långsiktiga strukturförändringar och exploateringar hanteras i den regionala utvecklingsplanen och i kommunernas översiktsplaner.

Riksdagen har i december 2008 fattat beslut i enlighet med regeringens förslag i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09 TU2, rskr. 2008/09:145) i vilken avsikten att peka ut Förbifart Stockholm i uppdrag till trafikverken inför åtgärdsplaneringen förklaras. Regeringen har den 19 december 2008 beslutat om ett uppdrag till trafikverken att genomföra åtgärdsplanering inför fastställandet av nationell trafikslags-

övergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. I beslutet slår regeringen fast att Förbifart Stockholm ska ingå i den nationella planen.

Av handlingarna i ärendet framgår att Förbifart Stockholm planeras i ett landskap med mycket höga natur- och kulturvärden. Den förordade vägkorridoren berör världsarvet Drottningholm och Natura 2000-området Edeby ekhage samt områden av riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Flera naturreservat och ett kulturresevat berörs.

Mälaren med öar och strandområden är en viktig del i den regionala grönsstrukturen och har stor betydelse för den biologiska mångfalden samt för landskapets ekologiska och kulturbetingade samband. Området är högst väsentligt för många människors möjligheter till rekreation. Återstående tysta naturmiljöer nära bostadsområden är särskilt värdefulla. Mälaren med öar och strandområden är även enligt 4 kap. 2 § miljöbalken utpekade som ett område med särskilda hushållningsbestämmelser – ett s.k. primärt rekreatiönsområde. Detta är, med hänsyn till natur- och kulturvärdena, i sin helhet av riksintresse. Inom området ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Det förhållande att Mälaren med öar och strandområden är utpekade som riksintresse enligt 4 kap. 2 § miljöbalken kan enligt regeringen inte utesluta varje form av exploatering eller ingrepp i miljön. Enligt regeringens bedömning äventyras inte de stora värdena för turismens och friluftslivets intressen som området besitter om Förbifart Stockholm kommer till stånd. Mot bakgrund av det anförda finner regeringen att det inte föreligger hinder mot vägbyggnadsprojektet enligt 4 kap. miljöbalken.

När det gäller 3 kap. miljöbalken kommer Förbifart Stockholm att delvis ligga inom ett område som enligt Riksantikvarieämbetet är utpekade som riksintresse för kulturmiljövården (AB 30) enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, men också inom ett område som enligt Vägverket är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Två viktiga intressen står således mot varandra. I en sådan situation ska 3 kap. 10 § miljöbalken tillämpas.

Vid prövningen av vilken påverkan Förbifart Stockholm har på riksintresset för kulturmiljövård enligt 3 kap. 6 § miljöbalken konstaterar regeringen först följande. Riksintresset motiveras av en kunglig slottsmiljö som speglar 1600- och 1700-talen och de av kungligt markinnehav och närheten till slottet präglade Lovön och Lindö. Riksintresset motiveras även av odlingslandskapet med bruks- och bosättningskontinuitet sedan bronsåldern. Lovön har undgått urbanisering och större exploateringar, trots närheten till storstaden.

Regeringen bedömer att så som förslaget slutligen utformats på Lovön med motorvägens hela huvudsträckning förlagd i tunnel, även under Lambarfjärden, kan Förbifart Stockholm genomföras utan att permanent skada uppstår på norra Lovön. Anslutningarna till befintlig väg 261 på södra Lovön kommer dock att innebära intrång och en förändrad landskapsbild. Regeringen konstaterar att samtliga alternativa anslutningslösningar till väg 261 berör buffertzonen till världsarvet Drottningholm. Den av Vägverket förordade anslutningen vid Edeby föreslås till ett mindre, förhållandevis slutet landskapsrum, drygt en kilometer från Drottningholms slott. Regeringen finner att det är en begränsad del av riksintresseområdet som berörs av anslutningarna och att intrånget kommer att ske i en miljö som redan i dag är kraftigt påverkad av väg och vägtrafik. Regeringen bedömer att – med en omsorgsfull utformning – en anslutning till väg 261 går att anordna inom vägkorridoren, utan att den sammantagna skadan på kulturmiljön blir så betydande att vägprojektet av den anledningen inte skulle kunna ges tillåtlighet. En utbyggnad av Förbifart Stockholm inom förordad korridor innebär en från allmän synpunkt god hushållning. Regeringen finner därför att vägbyggnadsprojektet i detta fall väger tyngre än att kulturmiljön i det område intill befintlig väg 261 som kan bli aktuellt för anslutningar förblir opåverkad. Det är dock viktigt att intrånget och förändringen av landskapsrummet begränsas och sker så varsamt som möjligt så att skadan på riksintresset blir så liten som möjligt samt att de kulturhistoriska värdena i världsarvet och i den omgivande miljön går att avläsa i framtiden. Olika alternativa lösningar till anslutning bör studeras och konsekvensbeskrivas utförligare innan val av lösning görs i samband med arbetsplanen.

När det gäller övriga delar av Förbifart Stockholm finner regeringen att projektet medför irreversibla intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer. Den omfattande tunnelförläggningen innebär dock att sådana intrång uppstår på kortare sträckor. Där tillfälliga hamnar och arbetstunnlar kommer att anordnas uppstår påverkan och störningar framför allt under byggtiden. Tunnellösningen under Lambarfjärden innebär att risken för permanent skada på Grimstaskogen undanröjts. Vid Hjulsta kommer intrång att ske i Igelbäckens kulturresevat, men Igelbäcken och dess dalgång, som är viktiga för flora, fauna och friluftsliv, berörs inte där vägen planeras i tunnel. Mellan Akalla och Häggvik kommer huvudsträckningen att förläggas i skärning och medföra intrång i Hansta naturreservat. Även om delar av berörda natur- och kulturresevat tas i anspråk utgör inte föreskrifterna för reservaten hinder att genomföra Förbifart Stockholm. Regeringen bedömer att med lämpliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått bör utbyggnaden kunna ske utan att betydande barriäreffekter eller landskapsfragmenteringar uppstår.

Natura 2000-området Edeby ekhage kommer inte att beröras av direkt intrång, men kan komma att påverkas av bl.a. hydrologiska förändringar

om inte skyddsåtgärder vidtas. Regeringen har begärt att Vägverket ska komplettera underlaget med ett tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken. Vägverket har lämnat in en tillståndsansökan till Länsstyrelsen i Stockholms län. Länsstyrelsen har framfört att det utifrån dagens kunskap bör vara möjligt att ge tillstånd förenat med villkor inom den aktuella korridoren när läge och utformning är mer studerade inför fastställelse av arbetsplan. Mot bakgrund härav bedömer regeringen att sådant tillstånd kan ges. Prövning av Natura 2000-tillstånd sker i särskild ordning.

Vad avser risken för följdexploateringar på södra Lovön konstaterar regeringen att Länsstyrelsen i Stockholms län har föreslagit att ett natur- och/eller kulturresevat ska bildas för Lovö-Kärsö. Ekerö kommun har i sin översiktsplan angett att kommunen ska verka för att de värdefullaste natur- och kulturmiljöerna på Lovön ges förstärkt skydd på lämpligt sätt.

I ärendet aktualiseras vidare vägbyggnadsprojektets förenlighet med gällande miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken för kvävedioxid och partiklar (PM 10) i utomhusluft. Arbete pågår med att förbättra luftkvaliteten i Stockholms län. Regeringen har i december 2004 fastställt åtgärdsprogram avseende miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar (PM 10) i Stockholms län. I beslutet anges bl.a. de åtgärder som behöver vidtas för att miljökvalitetsnormerna inte ska överskridas. Åtgärdsprogrammen är också viktiga som utgångspunkt för hur berörda parter ska bidra till att miljökvalitetsnormerna inte överskrids. Länsstyrelsen har därefter på regeringens uppdrag upprättat förslag till kompletterande åtgärdsprogram. Jämfört med nollalternativet kan utbyggnaden av Förbifart Stockholm bidra till ytterligare lokala förbättringar, förutsatt att trafikarbetet i de mest belastade områdena minskar. Länsstyrelsen i Stockholms län bedömer att ett genomförande av Förbifart Stockholm inte medverkar till att en miljökvalitetsnorm för luftkvalitet överskrids. Med den nya vägen uppstår en positiv nettoeffekt där antalet människor som exponeras för överskridanden av miljökvalitetsnormen för partiklar (PM 10) minskar i regionen. Regeringen delar länsstyrelsens bedömning vad gäller miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet.

Regeringen har i propositionen En sammanhållen klimat- och energipolitik (prop. 2008/09:162, bet. 2008/09:MJU28) föreslagit att Sveriges utsläpp av växthusgaser ska minska med 40 procent mellan 1990 och 2020. Minskningen ska ske från utsläppskällor som inte omfattas av EU:s system för utsläppshandel och motsvarar 20 miljoner ton koldioxidekvivalenter i förhållande till 1990 års nivå. Två tredjedelar av dessa minskningar ska ske i Sverige och en tredjedel i form av investeringar i andra EU-länder eller flexibla mekanismer som CDM (Clean Development Mechanism). För att nå målet har regeringen i propositionen presenterat utvecklade ekonomiska styrmedel, bl.a. höjd koldioxidskatt och minskade eller slopade undantag. Även drivmedelsskatter och övriga

energiskatter kan komma att höjas. En långsiktig prioritering är att politiken fokuseras på att stegvis öka energieffektiviteten i transportsystemet, bryta fossilberoendet och minska klimatpåverkan. Svensk industri kan vara världsledande i omställningen, bl.a. genom utveckling av hybridfordon, elbilar och biodrivmedel. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Förbifart Stockholm kommer att generera ett ökat trafikarbete med ökade utsläpp som en följd därav, men sammantaget innebär detta att ökade utsläpp ska rymmas i målet för 2020 och att den långsiktiga prioriteringen kommer att begränsa trafikens klimatpåverkan. Enligt regeringens bedömning motverkar inte ett genomförande av Förbifart Stockholm möjligheterna att nå Sveriges klimatmål. År 2050 beräknas att Sverige inte har något nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären.

Vid tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av infrastrukturprojekt ska berörda kommuners åsikt tillmätas synnerlig betydelse. Regeringen konstaterar att samtliga kommuner i länet som yttrat sig över utredningen samt Regionplane- och trafiknämnden är positiva till Förbifart Stockholm.

Frågor som gäller Förbifart Stockholms finansiering hanteras i särskild ordning.

Frågor som gäller väg 261 utanför projektet Förbifart Stockholm hanteras inom åtgärdsplaneringen för länsplanen för den regionala transportinfrastrukturen som Länsstyrelsen i Stockholms län har ansvar för att prioritera.

Länsstyrelsen i Stockholms län har den 10 maj 2005 godkänt miljökonsekvensbeskrivningen. För de kompletteringar och ändringar som Vägverket därefter gjort har miljökonsekvenserna beskrivits. Av länsstyrelsens yttrande över kompletteringarna framgår bl.a. att länsstyrelsen anser att beslutsunderlaget är tillräckligt för att ta ställning till tillåtligheten enligt 17 kap. miljöbalken samt att inga ytterligare utredningar och kompletteringar behöver göras i detta skede. Med beaktande av att den tillåtlighetsprövning som ska göras enligt 17 kap. miljöbalken ska ske i ett tidigt skede av planeringsprocessen delar regeringen denna bedömning.

Regeringen finner att Förbifart Stockholm — så som förslaget nu utformats — är ett alternativ som tillskapar en ny, kapacitetsstark väg som bidrar till ett långsiktigt hållbart och robust vägtransportsystem för såväl genomfartstrafik som regionaltrafik. Förbifart Stockholm kan ge kollektivtrafiken goda utvecklingsmöjligheter och därmed öka rörligheten, ge mer jämlika förutsättningar och bidra till en bättre utveckling inom Stockholmsregionen. Projektet förbättrar också framkomligheten för yrkestrafiken. 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 Förbifart Stockholm är en samhälls-ekonomiskt lönsam investering.

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

Överväganden om villkor

1. Förbifart Stockholm kommer att beröra världsarvet Drottningholm och Natura 2000-området Edeby ekhage samt områden av riksintresse för naturvården, kulturmiljövården och friluftslivet enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Förbifart Stockholm kommer även att beröra natur- och kulturresevat. Det är viktigt att den närmare sträckningen, profilen och utformningen av väganordningarna planeras efter samråd med berörda myndigheter. Villkor bör därför föreskrivas.
2. Bygandet av Förbifart Stockholm kommer att medföra påverkan och störningar i omgivningen. Regeringen vill framhålla vikten av att Vägverket i den fortsatta planeringen har en hög ambitionsnivå och beaktar de synpunkter avseende olika slags påverkan och störningar under byggtiden som framförts av remissinstanserna. Villkor avseende förhållanden, påverkan och störningar i naturmiljöer, kulturmiljöer och boendemiljöer under byggtiden bör därför föreskrivas.
3. Byggande och drift av Förbifart Stockholm kommer att vara energikrävande och medföra utsläpp av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar. Sådana utsläpp ska så långt möjligt begränsas. Det är därför väsentligt att Vägverket vid planering, byggande och drift av väganordningarna ger klimat- och luftkvalitetsfrågorna en hög prioritet. Villkor bör därför föreskrivas. Regeringen förutsätter att arbetsmaskiner och drivmedel som används under byggtiden kommer att ha bästa miljöprestanda samt att s.k. sparsam körning kommer att tillämpas.
4. Bygandet av Förbifart Stockholm kommer att innebära hantering av stora mängder berg- och jordmassor. Ett betydande massöverskott kommer att uppstå, samtidigt som stora mängder byggmaterial kommer att behöva tillföras. Det sammantagna behovet av tunga transporter blir därför mycket stort och i tiden utsträckt över flera år. Med hänsyn till behovet av hushållning med landets naturresurser bör strävan vara att de överskottsmassor som uppkommer vid bygandet av Förbifart Stockholm ska komma till ändamålsenlig användning, t.ex. i andra projekt. Det finns samtidigt risk för att, om transporterna bedrivs på väg, störningar kommer att uppstå på naturmiljön, kulturmiljön och för boende samt att

det lokala vägnätet på Lovön kan komma att skadas. Tunga transporter på väg 261 förbi världsarvet Drottningholm är särskilt bekymmersamma. Även trafiksäkerheten är viktig att beakta. Villkor bör därför föreskrivas om mass- och materialhantering samt transporter under byggtid. Byggande av tillfälliga hamnar tillståndsprövas enligt 9 kap. miljöbalken.

5. Förbifart Stockholm kommer att beröra vattenskyddsområdet Östra Mälaren, huvudsystem för dricksvatten, avlopp och dagvatten samt flera vattendrag med känsliga ekosystem. Omfattande tunnelbyggen kommer att ske under grundvattenytan med risk för sänkning av grundvattennivån. Under såväl byggande som drift av väganordningarna föreligger risk för förorening av vatten. Villkor bör därför föreskrivas om skyddsåtgärder. Inläckage och avledning av grundvatten i tunnarna samt övrig påverkan på grund- och ytvattenförhållanden kommer att tillståndsprövas enligt 11 kap. miljöbalken av miljödomstol. Det ankommer på tillståndsmyndigheten att vid dessa prövningar föreskriva de villkor som behövs för verksamheten.

6. Förbifart Stockholm kommer att bestå av landets längsta vägtunnlar och trafikflödet kommer att vara högt. Många människor kommer att färdas i tunnarna och stora mängder gods, även farligt gods, kommer att fraktas där. Det är därför av synnerlig vikt med en hög säkerhetsnivå. Villkor bör därför föreskrivas om säkerhetsarbetet.

De övriga villkor som kan behövas för verksamheten kan föreskrivas vid den fortsatta tillståndsprövningen enligt miljöbalken och prövningen enligt väglagen samt inom ramen för tillsynen. Detaljerad sträckning, profil och utformning av vägen inom tillåten korridor prövas enligt väglagen samt plan- och bygglagen (1987:10).

Övrigt

Flera av remissinstanserna har befarat att ett genomförande av Förbifart Stockholm kan leda till följdexploateringar på Lovön. Regeringen anser att Lovön är så känslig att ytterligare exploateringar riskerar att skada områdena som är av riksintresse för naturvården, kulturmiljövården och friluftslivet. Det är därför av stor vikt att skyddsåtgärder vidtas. I enlighet med regeringsuppdraget om tätortsnära natur har Länsstyrelsen i Stockholms län upprättat ett program för varaktigt skydd av de mest värdefulla tätortsnära naturområdena. I programmet föreslås bl.a. att ett natur- och/eller kulturresevat ska bildas på Lovö-Kärsö under perioden 2004–2013. I regleringsbrevet för 2004 fick länsstyrelsen i uppdrag att påbörja genomförandet av programmet. Regeringen förutsätter att länsstyrelsen, i samverkan med Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Statens fastighetsverk och Ekerö kommun, genomför bildandet av ett natur- och/eller kulturresevat på Lovö-Kärsö i enlighet med programmet så att värdena på Lovön inte hotas.

Regeringen förutsätter att passagen av Lambarfjärden sker i tunnel och att den planerade vägen även i övrigt kommer att förläggas i tunnel i den utsträckning som illustreras på kartan i *bilagan*.

Regeringen förutsätter att för anslutningen till väg 261 ett alternativ väljs som med lämpliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått förenar stort hänsynstagande till områdets natur- och kulturvärden med goda möjligheter att utveckla effektiva kollektivtrafiklösningar och en hög säkerhetsnivå.

Regeringen förutsätter att Vägverket har en mycket hög ambitionsnivå när det gäller den gestaltningsmässiga utformningen av alla synliga väganordningar, såväl i ytläge som i tunnel.

Regeringen förutsätter vidare att Vägverket har en hög ambitionsnivå när verket vidtar skyddsåtgärder mot buller från byggverksamheten och vägtrafiken. Buller från byggverksamheten bör hanteras inom ramen för tillsynen. Störningar i form av lågfrekvent buller bör särskilt beaktas, liksom det buller från trafiken på den färdiga anläggningen som kan störa boendemiljöer och rekreationsområden.

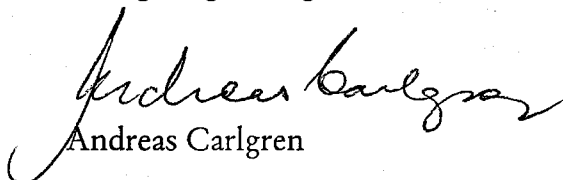
Regeringen förutsätter att Vägverket står för eventuella kostnader som kan uppstå om vibrationsdämpande åtgärder behöver vidtas för att skydda Försvarets radioanstalts utrustning.

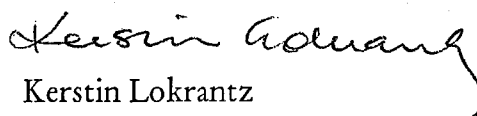
Kostnader för tillsyn m.m.

Enligt 1 kap. 3 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken kan regeringen i ett ärende enligt 17 kap. miljöbalken besluta om skyldighet för sökanden att ersätta statliga myndigheters undersöknings-, övervaknings- och tillsynskostnader.

Med hänsyn till projektets omfattning och komplexitet bedömer regeringen att extraordinära insatser krävs av Länsstyrelsen i Stockholms län. Regeringen bedömer vidare att länsstyrelsens förutsättningar att effektivt och skyndsamt agera i rollen som tillsynsmyndighet har betydelse för möjligheten att genomföra Förbifart Stockholm utan onödig tidsutdräkt. Regeringen finner därför att länsstyrelsen bör medges ersättning från Vägverket för sina kostnader, dels för hittills utfört arbete, dels för kommande arbete till dess byggnads- och anläggningsarbetena har slutförts. Länsstyrelsen bör till Vägverket redovisa de kostnader som är direkt hänförliga till länsstyrelsens arbete.

På regeringens vägnar


Andreas Carlgren


Kerstin Lokrantz

Kopia till

Statsrådsberedningen
Försvarsdepartementet
Socialdepartementet
Finansdepartementet
Jordbruksdepartementet
Näringsdepartementet
Kulturdepartementet

Nacka tingsrätt, miljödomstolen

Försvarsmakten
Försvarets radioanstalt
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Socialstyrelsen
Statens fastighetsverk
Länsstyrelsen i Stockholms län
Länsstyrelsen i Uppsala län
Länsstyrelsen i Västmanlands län
Skogsstyrelsen Stockholms distrikt
Fiskeriverket
Naturvårdsverket
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
Strålsäkerhetsmyndigheten
Statens geotekniska institut
Boverket
Banverket
Luftfartsverket
Statens väg- och transportforskningsinstitut
Sjöfartsverket
Statens institut för kommunikationsanalys
Transportstyrelsen
Sveriges geologiska undersökning
Affärsverket Svenska Kraftnät
Energimyndigheten
Riksantikvarieämbetet
Arbetsförmedlingen
Arbetsmarknadsverket
Arbetsmiljöverket

Botkyrka kommun
Danderyds kommun
Ekerö kommun
Haninge kommun
Huddinge kommun
Järfälla kommun
Nacka kommun

Nynäshamns kommun
Sigtuna kommun
Sollentuna kommun
Solna kommun
Stockholms kommun
Sundbybergs kommun
Södertälje kommun
Vallentuna kommun
Österåkers kommun

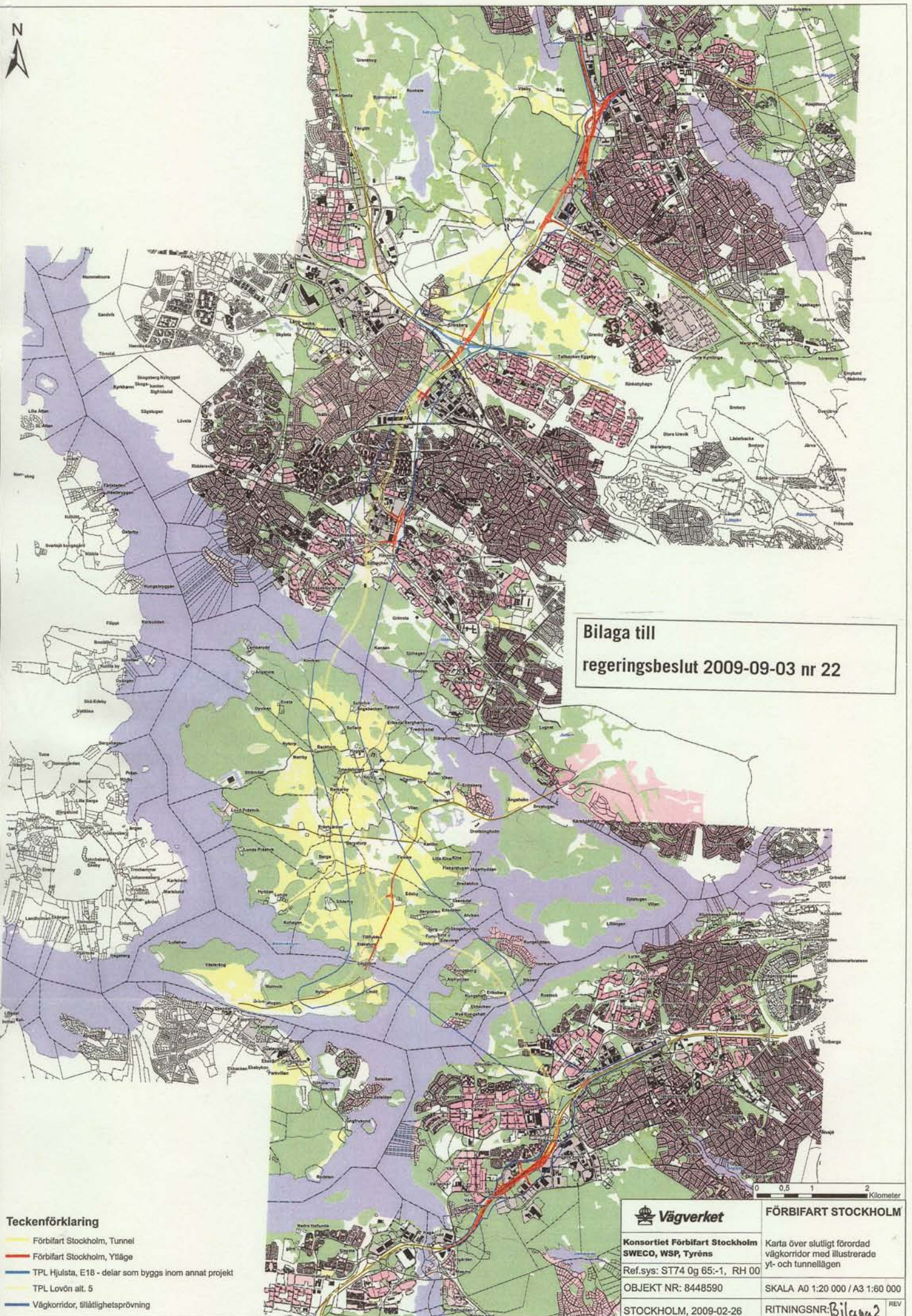
Kommunförbundet Stockholms län
Landstinget Sörmland
Länsarbetsnämnden i Stockholms län
Mälardalsrådet
Regionförbundet Uppsala län
Regionförbundet Sörmland
Regionplane- och trafiknämnden

AB Storstockholms Lokaltrafik
Brandkåren Attunda
Norrvatten
Stockholm Vatten
Södertörns brandförsvarsförbund

Alternativ Stad
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
Bil Sweden
Bostadsrättsföreningen Sjöträdgården, Sparrisbacken, Hässelby Strand
Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening
Föreningen Nej till Västerleden
Föreningen Rädda Lovö
Klimataktion Stockholm
Klimax
Kungliga Tekniska Högskolan, Göran Finnveden
Lovö Hembygdsförening
Miljöpartiet de Gröna i Norrtälje
Mälaröarnas Naturskyddsförening
Nature Associates, Per Kågeson
Naturskyddsföreningen
Naturskyddsföreningen Stockholm
Naturskyddsföreningen Söderort
Nätverket Bevara Mälaröarna
Samfundet S:t Erik
Stockholms Handelskammare
Stoppa Förbifart Stockholm
Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen
Tjänstemännens Centralorganisation
Vendelsö Fastighetsägareförening

Villaägarna Haninge/Tyresökretsen
Vinsta Företagsgrupp

Anders Blaxhult, Ringvägen 163, 116 31 STOCKHOLM
Ebba Hammarström, Edeby gård, 178 93 DROTTNINGHOLM
Eric Hammarström, Edeby gård, 178 93 DROTTNINGHOLM
Isak Svensson, Ivar Vidfamnes gata 12, 126 52 HÄGERSTEN
Jan Granmar, Primusgatan 70, 112 67 STOCKHOLM
Jan Wikman, Gamla Värmdövägen 6, 131 37 NACKA
Karin Sandqvist, Knut Wallenbergs väg, 133 34 SALTSJÖBADEN
Lennart Carlson, Hagalundsgatan 36, 11 tr, 169 64 SOLNA
Lotta Brillioth Biörnstad, Korphoppsgatan 1, 120 64 STOCKHOLM
Marcus och Amalia Wallenbergs Minnesfond, att. Peter Wallenberg jr,
Malmviks gård, Box 16 066, 103 22 STOCKHOLM
Martina Kiibus, Runiusgatan 12, 112 55 STOCKHOLM
Monica Guri, Kronobergsgatan 43, 112 33 STOCKHOLM
Nina Hjerpe, Sturevägen 5, 8 tr, 177 56 JÄRFÄLLA
Advokatfirman Björkman AB, Bollhusgränd 3 A, Box 2351,
103 18 STOCKHOLM
Åke Lindblad, Grev Magnigatan 13, 114 55 STOCKHOLM



Bilaga till
regeringsbeslut 2009-09-03 nr 22

- Teckenförklaring**
- Förfart Stockholm, Tunnel
 - Förfart Stockholm, Ytläge
 - TPL Hjulsta, E18 - delar som byggs inom annat projekt
 - TPL Lovön alt. 5
 - Vägorridor, tillåtlighetsprövning

 Väverket	FÖRFART STOCKHOLM
Konsortiet Förfart Stockholm SWECO, WSP, Tyréns	Karta över slutligt förordad vägorridor med illustrerade yt- och tunnellägen
Ref.sys: ST74 Og 65-1, RH 00	SKALA A0 1:20 000 / A3 1:60 000
OBJEKT NR: 8448590	RITNINGSNR: Bilaga2
STOCKHOLM, 2009-02-26	REV