

Regeringen
Miljödepartementet

103 33 Stockholm

**Vägverkets yttrande inför tillåtlighetsprövning
enligt 17 kap. MB**

**Effektivare Nord – Sydliga
Förbindelser
i
Stockholmsområdet**

Innehållsförteckning

VÄGVERKET'S FÖRSLAG.....	4
BAKGRUND	5
<i>Övergripande mål och projektmål för utredningen.....</i>	<i>6</i>
<i>Transportbehovet.....</i>	<i>7</i>
<i>Behovet av nord-sydlig tvärförbindelse i Stockholmsområdet.....</i>	<i>8</i>
<i>Hur tvärförbindelsen stödjer utvecklingen i RUFS 2001.....</i>	<i>9</i>
<i>Staden, regionen och transportsystemets historiska utveckling.....</i>	<i>11</i>
ALTERNATIV	12
<i>Allmänt.....</i>	<i>12</i>
<i>Vägutredningens handläggning.....</i>	<i>13</i>
<i>Nollalternativet</i>	<i>14</i>
<i>Kombinationsalternativet</i>	<i>14</i>
<i>Förbifarten.....</i>	<i>16</i>
<i>Diagonalen.....</i>	<i>16</i>
UTVÄRDERING AV ALTERNATIV	17
<i>Kombinationsalternativet</i>	<i>17</i>
<i>Diagonalen.....</i>	<i>17</i>
<i>Förbifarten.....</i>	<i>22</i>
<i>Sammanfattning av motiv för val av Förbifarten.....</i>	<i>27</i>
SÄRSKILDA FRÅGOR	29
NATIONELLA MILJÖMÅL	29
BULLER.....	31
NATUR- OCH KULTURMILJÖ	32
FARLIGT GODS	32
KOMMUNAL PLANERING.....	33
SAMMANFATTNING AV REMISSVAREN	33
CENTRALA STATLIGA MYNDIGHETER.....	33
REGIONALA MYNDIGHETER OCH ORGAN.....	54
DIREKT BERÖRDA KOMMUNER	59
ÖVRIGA KOMMUNER I STOCKHOLMS LÄN	67
KOMMUNALA BOLAG OCH FÖRVALTNINGAR	70

NÄRINGSLIV	71
INTRESSEORGANISATIONER, FÖRENINGAR OCH PRIVATPERSONER	73
BEREDNINGSREMISSEN.....	81
<i>Alternativhanteringen</i>	81
<i>Fyrstegsprincipen och Kombinationsalternativet</i>	82
<i>Samhällsekonomisk lönsamhet</i>	83
<i>Klimatmålet</i>	84
<i>Hänsynsregler i miljöbalken</i>	85
<i>Riksentressen</i>	87
DET FORTSATTA ARBETET	93
<i>Miljöbalken</i>	93
<i>Väglagen</i>	96
<i>Lag om kulturminnen mm</i>	96
<i>Plan och bygglagen (PBL)</i>	96
VÄGVERKET SAMLADE BEDÖMNING AV FÖRBIFARTENS LÄMPLIGHET ..	97

VÄGVERKET'S FÖRSLAG

I syfte att skapa en nord-sydlig förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet föreslår Vägverket att regeringen beslutar om tillåtlighet enligt 17 kap. 1 § miljöbalken (MB) för vägkorridoren Förbifart Stockholm (fortsättningsvis benämnd Förbifarten) från väg E4/E20 vid Kungens Kurva via Sättra, Kungshatt, Lovön, Vinsta, Lunda, Hjulsta till Häggvik vid väg E4. Vägkorridorens lokalisering framgår av vägutredningens översiktskarta (nr.00 T01 20, reviderad 2006-09-11) med de utökade korridorgränser som redovisas på denna. Närmare avgränsning av korridoren framgår av den till vägutredningen bilagda planritningen. Förbifarten föreslås byggas som motorväg med tre körfält i vardera riktningen med förläggning i tunnel respektive ytläge enligt översiktskartan samt med trafikplatser vid Kungens Kurva, Lovön, Bergslagsplan, Lunda, Hjulsta, Akalla och Häggvik.

Vägverket föreslår följande villkor:

- Vägverket ska tillse att anläggningarna ovan jord på Lovön utformas så att dess negativa inverkan på kulturlandskapet minimeras.
- Till skydd för östra Mälaren som vattentäkt ska Vägverket tillse att bron över Lambarfjärden förses med avåkningsskydd som klarar påkörning av fullastat tankbilsekipage. Därutöver ska Vägverket tillse att bron över Lambarfjärden förses med system som förhindrar utsläpp av förorenat vägdagvatten till Mälaren.
- Vägverket ska lägga stor omsorg vid att bron över Lambarfjärden ges en estetiskt tilltalande utformning som minimerar de negativa konsekvenserna för riksintresset Mälaren med öar och strandområden samt områdets värdefulla landskapsbild om det är tekniskt rimligt och ekonomiskt skäligt.
- Tunnlarna ska dimensioneras och utformas så att självutrymning möjliggörs i händelse av olycka. Vägverket ska i samråd med Räddningsverket, Boverket, Länsstyrelsen i Stockholms län samt Ekerö och Stockholms kommuner utarbeta ett program för det fortsatta säkerhetsarbetet innan arbetsplan enligt väglagen ställs ut.

- Vägverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, upprätta program som redovisar förhållanden i omgivningen som särskilt bör uppmärksammas under byggskedet med hänsyn till risken för skadlig påverkan och störningar. Programmen ska även innehålla förslag till åtgärder för att motverka sådan påverkan eller störning. Programmen ska särskilt behandla natur- och kulturmiljön, verksamhetens utsläpp av föroreningar till luft samt störningar för boende. Programmen ska hållas aktuella. Programmen ska redovisas till Länsstyrelsen i Stockholms län samt Ekerö och Stockholms kommuner.
- Vägverket ska, efter samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län samt berörda kommuner, upprätta en plan för omhändertagande av de berg- och jordmassor som uppkommer vid anläggandet av vägen. Planen ska redovisas till länsstyrelsen innan byggnads- och anläggningsåtgärder vidtas.
- Vid planering och genomförande ska Vägverket ge luftkvalitetsfrågorna en hög prioritet i tunnlar och utomhus intill leden och tillse att tillräckliga åtgärder vidtas så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt för att begränsa hälsopåverkan av eventuellt tillkommande luftföroreningar.

Investeringskostnaden för Förbifarten bedöms till ca 25 miljarder kronor i 2006 års prisnivå. Förbifarten tar minst åtta år att bygga och medelsbehovet under de fem intensivaste åren uppgår till mellan fyra och fem miljarder kronor per år.

På grund av vägprojektets storlek och komplexitet anser Vägverket att giltighetstiden för regeringens tillåtlighet bör vara 15 år.

BAKGRUND

Resultatet av förstudien ”Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet” redovisades i december 2001. Vägverket Region Stockholms konstaterar i sitt ställningstagande till förstudien 2002 att det av förslagshandlingen och samrådet får anses klarlagt att alternativa vägsträckningar behöver studeras och en vägutredning genomföras. Tre vägkorridorer skulle studeras och tidigare västliga alternativ skulle dokumenteras och antingen avföras eller tas in som ett ytterligare alternativ.

Motiven för att avföra Österleden skulle förtydligas. Vidare skulle vägutredningen studera alternativa sätt att åstadkomma effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet huvudsakligen genom att följa andra pågående utredningar om förstärkt kollektivtrafik och trängselskatt. Målen för vägutredningen bör ses som en kedja utgående från de nationella målen för transportpolitiken som tolkats på regional nivå. Dessa övergripande mål har slutligen resulterat i mål för vägutredningen.

Övergripande mål och projektmål för utredningen

Förstudien 2001 visade att vägkapaciteten väster om Stockholm över Saltsjö-Mälarsnittet behöver förstärkas. Vägutredningen ska visa hur denna förstärkning kan ske för att bidra till följande nationella och regionala mål.

Riksdagens övergripande mål för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i landet. Till detta övergripande mål hör numera sex delmål.

De övergripande mål som landstinget formulerat för regionplanen är internationell konkurrenskraft, goda och jämlika levnadsvillkor och långsiktigt hållbar livsmiljö.

De övergripande mål för Stockholm-Mälardalsregionen som Stockholmsberedningen formulerat (SOU 2001:51) är att en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i Stockholm-Mälardalsregionen säkerställs och att transportsystemet skall vara miljömässigt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbart.

Målet för vägutredningen (projektmålen) blir därmed 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 flerkärning region samt
- ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt.

Projektmålen faller inom ramen för de transportpolitiska målen och ligger i linje med intentionerna både i landstingets regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2001, antagen av Stockholms läns landsting 2002) och Stockholmsregionens betänkande.

Vägutredningen ska även pröva om målen kan nås med andra åtgärder än vägutbyggnader. Med växande kunskap kan alternativ som inte uppfyller målen väljas bort. Vägutredningen inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska ligga till grund för val av vägkorridor, regeringens tillåtlighetsprövning och därefter upprättande av arbetsplan.

Vägutredningens mål är således formulerade för att stödja de övergripande målen men det är knappast förvånande att målkonflikter kan uppkomma vid utbyggnad av infrastrukturen i tätbefolkade områden. Det finns en inbyggd konflikt mellan intressen av utveckling av storstadsregionen och miljöintressena.

Transportbehovet

Stockholmsregionens bebyggelsestruktur är idag stjärnformad med en stark central regionkärna och bebyggelsestråk som följer kommunikationslederna ut från centrum. Regionen har successivt utvecklat regionala kärnor och RUFS 2001 anger att ny bebyggelse bör koncentreras till dessa regionala kärnområden. Huvudinriktningen är att öka den regionala tillgängligheten genom att kraftigt förbättra förutsättningarna för trafiken mellan de södra och norra regiondelarna, öka möjligheterna till tvärresande i regionen (till kärnorna) samt förbättra kontakterna med andra regioner, nationellt och internationellt. För att åstadkomma detta krävs samordning mellan markanvändning och transportplanering samt samverkan mellan olika trafikslag.

Den viktigaste drivkraften för att förbättra regionens infrastruktur är att Stockholm-Mälarenregionens befolkning växer med motsvarande ett Malmö vart tionde år. Varje ny invånare i regionen har behov av effektiva transporter i både väg- och kollektivtrafiksystemet.

Vägverket menar att transportbehoven i Stockholmsområdet endast kan tillgodoses genom utveckling av samtliga transportslag. Det är genom en välavvägd kombination och flexibilitet som hållbar utveckling möjliggörs. Det behövs både spår och vägar för kollektivtrafik, godstransporter och individuella resor av alla slag. Förstudien 2001 konstaterade att ny vägkapacitet väster om centrala Stockholm är en nödvändig del i regionens framtida infrastruktur. Vägutredningen bekräftar behovet och redovisar hur vägkapaciteten bäst förstärks. Det omfattande utredningsarbetet har skett i dialog med andra myndigheter, kommuner, organisationer och allmänhet.

Behovet av nord-sydlig tvärförbindelse i Stockholmsområdet

Stockholmsregionen har den i särklass högsta befolkningstillväxten i riket. Under den senaste femtonårsperioden har länets befolkning ökat med i genomsnitt en procent per år, totalt 250 000 invånare. Transportsystemet är avgörande för tillgängligheten inom och till regionen. Ekonomisk utveckling och välfärd förutsätter att arbetsgivare har tillgång till kompetent arbetskraft och andra marknader inom och utom landet och att yrkesverksamma kan välja mellan olika arbetsplatser. Möjligheter att nå släkt och vänner, kultur och fritidsaktiviteter är också viktiga för en hög livskvalitet.

På grund av länets geografi har vägsystemet en timglasstruktur och alla transporter mellan den norra och den södra halvan måste passera den s.k. getingmidjan. Idag går cirka 50 procent av alla fordon som passerar Saltsjö-Mälarsnittet via Essingeleden (väg E4/E20). Framkomlighetsproblem eller stopp på Essingeleden leder omedelbart till svår överbelastning på övriga vägnätet, såväl det statliga som det kommunala. Fortplantningar sker långt ut på europavägarna, i Södra Länken och omgivande regionala vägar. Ett överbelastat trafiksystem innebär omedelbara svårigheter för människor i regionen att klara det dagliga livet. Företag kan inte leverera eller få leveranser. Detaljhandeln får brist på produkter och möjligheten att ta sig till sin destination (arbete, utbildning, fritid mm) försvåras avsevärt.

Den bristande vägkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet är hämmande redan idag vid normala omständigheter. Tillstöter avstängningar på grund av trafikolyckor, vägarbeten eller än värre vid olyckshändelser som kräver avstängning under lång tid får sårbarheten tydliga konsekvenser. Regionen fick exempelvis en allvarlig varning när pontonkranen Lodbrok rammade och skadade Essingeleden häromåret. Avsaknaden av alternativa vägar kan

försena räddningsinsatser och få allvarliga konsekvenser för samhällets försörjning. En ny tvärförbindelse skulle väsentligt minska sårbarheten och risken för kris.

Köerna och förseningarna i väg- och kollektivtrafiken uppskattas kosta regionens näringsliv och befolkning ca åtta miljarder kronor årligen i direkt tidsförlust. Dessutom leder bristerna i trafiksystemet till en tudelning av den regionala arbetsmarknaden. En bättre regional integration skulle ge positiva dynamiska effekter för hela den regionala och därmed den nationella ekonomin.

Hur tvärförbindelsen stödjer utvecklingen i RUFSS 2001

Regional tillgänglighet innebär en möjlighet att utan alltför stora uppoffringar nå viktiga målpunkter och är en viktig förutsättning för tillväxt och välfärd i en region. Regional tillgänglighet innebär att regionens aktörer kan samarbeta i kreativa nätverk, att arbetsgivare kan rekrytera från ett stort urval av kompetenta arbetssökande och att förvärvsarbetande kan välja mellan intressanta arbetsplatser. När tillgängligheten är god kan man också enkelt nå släkt och vänner, kultur- och fritidsaktiviteter och annat som är viktigt för en hög livskvalitet. En ny tvärförbindelse är därmed inte i första hand att betrakta som ett infrastrukturprojekt utan ett regionalt utvecklingsprojekt och ett stadsbyggnadsprojekt.

I en rapport 2006 slog OECD fast att Stockholm och Stockholmsregionen obestriddligen är en av de mest konkurrenskraftiga regionerna i OECD. Huvudstaden med sitt allt större omland är en motor för landets tillväxt och attraherar människor från hela landet – kapital, kompetens och kultur dras till storstadsregioner. Detta manifesteras bland annat genom Stockholm Business Alliance där 46 kommuner i regionen, från Karlskoga i väster och Gävle i norr, slutit sig samman i ett partnerskap för att fördjupa och utveckla det näringspolitiska arbetet i regionen. OECD menar att kapacitetsbristen i bl a infrastruktur och bostäder riskerar att äventyra denna roll och att bristerna är hämmande för Stockholms utveckling. Rekommendationen är att öka bl a infrastrukturinvesteringarna. Otillräckliga investeringar i transportsystemet har lett till bristande tillgänglighet och trängsel. Det är en nationell angelägenhet att Stockholm – Mälarenregionen lyckas nyttja sin potential, och för det krävs en proaktiv och sammanhållen strategi från nationellt håll.

Det radiella transportsystemet förstärker enkärnigheten. En snabb framtida tillväxt i Stockholmsregionen förutsätter emellertid att en stor volym bostäder och lokaler tillkommer också utanför den centrala regionkärnan. Den nya bebyggelsen bör koncentreras till regionala kärnområden och till områden i anslutning till kommunikationsstråken d v s de delar av stadsbygden som har störst utvecklingspotential. I annat fall riskeras en utglesning av stadsbygden.

Stockholmsregionens enkärniga struktur med en stor koncentration av arbetsplatser till den centrala regiondelen gör att arbetsresandet domineras av resor utifrån bebyggelsestråken in mot de mer centrala delarna. Det är svårt att effektivt försörja den monocentriska strukturen. På grund av den påtagliga bristen på tvärförbindelser måste oftast den centrala kärnan passeras för att ta sig från en ytterdel av regionen till en annan. Successivt kommer dock andelen bostäder och arbetsplatser utanför den centrala delen att öka. Relationen mellan bostäder och arbetsplatser i centrum och periferi samt mellan de olika trafiksektorerna kommer att bli jämnare.

Samtidigt som flerkärnighet bör eftersträvas är det viktigt att utnyttja stjärnstrukturens fördelar. En effektiv kollektivtrafik, som är en av de viktiga fördelarna, kan förstärkas av externa kärnbildningar. Dessa kan fungera som bytespunkter och ytterligare förstärka möjligheterna till en utvecklad kollektivtrafikförsörjning. Samtidigt kan kärnor och tvärförbindelser motverka några av stjärnstrukturens nackdelar, t ex genom att minska belastningen på regioncentrum och öka tillgängligheten mellan de olika bebyggelsestråken. Genom stombusslinjer kan ett betydande kollektivtrafikstråk upprättas och på så sätt avlasta ett redan hårt ansträngt tunnelbanesystem. Kärnorna har en större täthet och skapar mer samlade resandeströmmar vilket ger kollektivtrafiken konkurrensfördelar. När nya knutpunkter mellan kollektiva tvärförbindelser placeras i de yttre regionala kärnorna ökar deras attraktivitet ytterligare.

Mälardalen håller på att utvecklas till en i vissa avseenden integrerad bostads- och arbetsmarknad men denna utveckling kräver goda och förbättrade kommunikationer. Tillgängligheten till Arlanda, landets största internationella flygplats, är av stor vikt för näringslivet. En ny tvärförbindelse innebär en förbättrad tillgänglighet till Arlanda från länen söder om Mälaren.

En ny tvärförbindelse och Citybanan är nyckelinvesteringar för utveckling av Stockholm-Mälarenregionen. Förbifarten är en del av en regional utvecklingsstrategi som är gemensam för många aktörer. Den har som syfte att bidra till en hållbarare struktur och har successivt arbetats fram och blivit en förutsättning i den kontinuerliga planering som syftar till att skapa förutsättningar för en attraktiv och hållbar region.

Staden, regionen och transportsystemets historiska utveckling

Behovet av ytterligare förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet har diskuterats i olika planeringssammanhang under lång tid på både lokal, regional och nationell nivå. I vägutredningen redogörs för hur en ny vägförbindelse väster om Essingeleden funnits med i alla viktiga planer sedan 1960-talet med något olika sträckningar under olika namn.

Huvudstadsregionen präglas av långsiktig utveckling med ekonomisk tillväxt och stigande befolkning. Satsningarna på infrastrukturen har tyvärr inte hållit jämna steg och på vägsidan har ingen ny vägförbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet tillkommit sedan Essingeleden öppnades 1967. Därefter har folkmängden i Stockholms län ökat med mer än 400 000. I Landstingets gällande regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen förutses en ytterligare ökning med upp till 600 000 fram till 2030 och i pågående översyn nämns en ökning med cirka 900 000 fram till 2050.

Essingeleden som är den enda statliga vägförbindelsen över Mälaren förmår inte tillgodose transportefterfrågan. Vägtransportsystemet är hårt ansträngt och sårbart för varje störning. Tillgängligheten är låg och oförutsebar redan under normala förhållanden och förvärras kraftigt redan vid små störningar. Oförutsedda händelser och ofrånkomliga planerade reparationer av Essingeleden ger allvarliga återverkningar i hela transportsystemet. Innerstaden, Essingeleden och infartslederna behöver avlastas och få alternativ som minskar sårbarheten.

Saltsjön och Mälaren utgör en naturlig barriär mellan norra och södra halvan av Stockholms län. Det finns redan tydliga tendenser till en tudelning av regionen och om inte infrastrukturen byggs ut kommer utvecklingen mot ökad tudelning att förstärkas. En infrastruktur som bättre binder samman de båda länshalvorna skulle bidra till att skapa en gemensam arbets- och bostadsmarknad och därmed till ökad effektivitet och konkurrenskraft för regionen. En sammanhållen region öppnar för rättvis fördelning av utveckling och välfärd.

Vägverket har successivt utvecklat det befintliga statliga vägnätet genom ombyggnad, förbättring, trafikantinformation och trafikstyrning allt i syfte att förbättra tillgängligheten och effektiviteten i transportsystemet. Med nuvarande vägnät är således mycket gjort och därför behövs nu ny vägkapacitet i en ny struktur för att möta utvecklingen i regionen.

ALTERNATIV

Allmänt

Trafikflödet på väg E4 har de största uppmätta trafikflödena i landet. På Essingeleden, Gröndalsbron, passerade drygt 120 000 fordon per årsmedeldygn år 2000. År 2007 uppmättes trafikvolymen på drygt 160 000 fordon per dygn. Den totala trafikmängden över Saltsjö-Mälarsnittet är idag knappt 330 000 fordon per dygn. Cirka hälften av trafiken på Essingeleden har start eller målpunkter i innerstaden, i Västerort eller på Stora Essingen. Den andra hälften passerar mellan den norra och södra regiondelen

En trafikprognos för 2015 har tagits fram för biltrafiken i regionen som visar att om inga nya vägutbyggnader görs över Saltsjö-Mälarsnittet blir trafiken ca 420 000 fordon per årsmedeldygn.

Dagens förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet består av Essingeleden (delen av väg E4/E20 mellan trafikplats Nyboda och trafikplats Tomtebodan), Västerbron, Centralbron, Munkbron och Skeppsbron.

Idag har trafiksystemet många brister. Essingeleden har tillåten hastighet 70 km/tim vilket är en låg standard med hänsyn till dess trafikuppgift som en del av det av EU utpekade "Transeuropean Transport Network" (TEN), ett europeiskt nätverk inom transportsektorn. Trafiksäkerheten på huvudvägnätet är inte så hög som är önskvärt. En bidragande orsak till detta är att trängseln ger upphov till upphinnandeolyckor i framförallt trafikplatser och korsningar.

Vägutredningens uppgift är att ta fram lämpliga korridorer för vägutbyggnadsalternativen och jämföra dessa. Korridoren ska vara tillräckligt bred för att ge möjlighet att optimera utformningen i senare skeden. En svårighet vid bedömningen av konsekvenserna av en vägdragning i någon av korridorerna är att effekterna är starkt beroende av den tekniska utformningen. Tydligast blir det för miljöeffekterna om vägen dras i tunnel,

på bro eller i ytläge. Vägutredningen är också det huvudsakliga underlaget för tillåtlighetsprövningen.

Utgångspunkten är att i varje korridor försöka finna en lösning som på bästa sätt uppfyller miljöbalkens (MB:s) och väglagens krav på att tillgodose projektets ändamål med minsta intrång och olägenhet.

I vägutredningen beskrivs två vägutbyggnadsalternativ, Förbifarten respektive Diagonal Ulvsunda (fortsättningsvis benämnd Diagonalen) samt ett alternativ med tyngdpunkten på kollektivtrafik och vägavgifter det så kallade Kombinations-alternativet. Dessa tre alternativ jämförs sinsemellan samt med Nollalternativet. Gemensamt för de båda huvudalternativen Förbifarten och Diagonalen är att de i huvudsak är förlagda i två tunnelrör med tre körfält i vardera riktning.

För vägutbyggnadsalternativen förordas tunnellsöningar i stor utsträckning. För Förbifarten motiveras det av hänsyn till framförallt miljön på Lovön och Järvafältet samt boende i Skärholmen och Vällingby. För Diagonalen skulle ytlösningar innebära stora ingrepp i befintlig bebyggelse.

Vägutbyggnadsalternativen föreslås få sex körfält av kapacitetsskäl. Eftersom de nya lederna till stor del kommer att gå i tunnel innebär det att det inte går att komplettera i efterhand med flera körfält.

Den nya förbindelsen bör ha motorvägsstandard med tillåten hastighet 90 km/tim för att tillgodose krav på en framkomlig och säker förbindelse för långdistant och regional trafik. Inga restriktioner föreslås för den fria höjden. Likvärdig standard bör väljas för alternativa korridorer.

Vägutredningens handläggning

En förstudie upprättad 2001 låg till grund för tidigt samråd. Förstudien visar att kapaciteten för de Nord – Sydliga förbindelserna över Saltsjö-Mälarsnittet behöver förstärkas för att möta ett växande behov av transporter i en region med stark tillväxt. Med stöd av detta beslutade länsstyrelsen 2002-03-01 att projektet Effektivare Nord-Sydliga förbindelser kan antas medföra betydande miljöpåverkan vilket innebär att projektet ska genomföras med utökat samråd.

I och med att man i förstudien har identifierat behovet av en ny nord-sydlig förbindelse och alternativa vägkorridorer initierades en vägutredning. Denna påbörjades i augusti 2002 och utgör underlag för val av vägkorridor och vägteknisk standard. Förutom olika vägutbyggnadsalternativ studerades ett så kallat Förbättringsalternativ som i detta projekt innehåller vägavgifter och utökad kollektivtrafik (Kombinationsalternativet).

Förutom att studera vägkorridorer ska även andra jämförbara sätt att uppnå syftet med projektet redovisas. Med detta avses förstärkning av kollektivtrafik och åtgärder för att begränsa transportefterfrågan, i första hand genom vägavgifter. Den av Vägverket, Region Stockholm upprättade vägutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen med tillhörande utredningar översändes till Vägverket i november 2006 för beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap MB. Det översända materialet har därefter remissbehandlats. Remissvar har inkommit från totalt 64 remissinstanser och från ytterligare sex föreningar och nätverk. Vidare har också synpunkter inkommit från 47 privatpersoner samt ett gemensamt remissvar (8351 namnteckningar) från Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG). Remisshanteringen har pågått under perioden juni – augusti 2007.

Nollalternativet

I en vägutredning ska ett nollalternativ beskrivas mot vilket olika utbyggnadsalternativ ska kunna jämföras. Det är en referens mot vilken man ska kunna utvärdera utbyggnadsalternativens miljökonsekvenser. Nollalternativet innehåller sådana förändringar av det befintliga trafiksystemet som bedöms komma till stånd fram till valt horisontår 2015 förutom vägutredningens tänkta investeringar.

I denna vägutredning har man valt ett Nollalternativ, som utgår från RUFS 2001, scenario 2015 hög tillväxt. Dock ingår inte utbyggnad av Klarastrandsleden och ny Huvudstaled med Tritonbro, inte heller utbyggnad av väg E18 Hjulsta- Häggvik.

Kombinationsalternativet

Kombinationsalternativet utarbetades för att klargöra om det var möjligt att tillgodose transportbehoven på lång sikt med andra åtgärder än en ny vägförbindelse väster om Essingeleden. I vägutredningen görs ingen analys av hur Kombinationsalternativet utformas i detalj. Det finns inga ritningar framtagna i vägutredningen som visar lokaliseringen och utformningen av

tekniska lösningar. Konsekvenserna av Kombinationsalternativet redovisar enbart effekter på systemnivå.

I kombinationsalternativet ingår såväl vägförbättringar som utökade satsningar på kollektivtrafik samt system med vägavgifter.

Söder om trafikplats Västberga breddas väg E4 ner till Kungens Kurva. Norr om trafikplats Nyboda planeras inga åtgärder på väg E4.

I norr skapas en parallell led till norra väg E4 fram till Kista. Den utgörs av en förstärkt Klarastrandsled tillsammans med utbyggnad av Huvudstaleden och en förbättring av Ulvsundaleden.

Ulvsundaleden blir en fyrfältig led norr om infarten till Bromma flyplats med enbart planskilda korsningar och ansluts i norr till den planerade Kymlingelänken. Via Tritonbron över Bällstaviken och Huvudstaleden kopplas den till väg E4/E20 vid Karlberg. Därmed skapas även en förbindelse från Norra Länken via Huvudstaleden till Västerort vilket innebär att Tranebergsbron och Essingeleden norr om Drottningholmsvägen avlastas. Huvudstaleden planeras bli en fyrfältig trafikled, delvis i tunnel, som ansluter till Ulvsundaleden vid Bromma flygplats i en planskild korsning. Klarastrandsleden byggs ut till fyra körfält.

Satsningarna inom kollektivtrafiken inriktas på sådana investeringar som kan bidra till projektmålen. Ny pendeltågstunnel Häggvik-Älvsjö anläggs. Utbyggnad av Tvärbanan tidigareläggs så att hela den planerade utbyggnaden norrut inklusive Universitetet-Ropsten står klar redan 2015.

Vägutredningen har inte djupare analyserat vilka investeringar som är mest angelägna och tar inte heller ställning till redan planerade investeringar som t ex Citybanan eller Tvärbanans förlängning.

Vägutredningen visar att även med kraftfulla insatser för kollektivtrafiken, vissa kommunala vägutbyggnader och vägskatter på biltrafiken kan inte framtidens transportbehov tillgodoses. En allvarlig brist med Kombinationsalternativet är den försämrade tillgängligheten vilket framgår av exempelvis diagrammet "Förändring av tillgänglighet i de regionala kärnorna" på sid 174 i vägutredningen.

Förbifarten

Korridoren för Förbifarten sammanfaller med den tidigare Västerleden mellan Kungens kurva och Bergslagsplan men skiljer sig i övrigt på väsentliga punkter. Vägutredningen beskriver en sexfältig motorväg huvudsakligen förlagd i tunnel med trafikplatser vid Kungens Kurva, Lovön, Bergslagsplan, Lunda, Hjulsta, Akalla och Häggvik. Leden blir förutom trafikplatserna endast synlig på tre sträckor, nämligen vid bro över Lambarfjärden norr om Lovön, där Mälarbanan och E18 korsas vid Hjulsta samt nära Akalla vid anslutningen till väg E4 i norr. Sträckan mellan Kungens Kurva och Häggvik är knappt 21 kilometer och den lägsta punkten är under Kungshatt där tunneln ligger 60 meter under Mälarens vattenyta. Över Lambarfjärden finns flera varianter beroende på vilken brotyp och vilken seglingsfri höjd som kommer att krävas. Vägutredningen har tagit ställning för ett högre alternativ som medger att befintliga farleder utnyttjas för sjötransporter.

Diagonalen

Förutom att koppla samman regionens södra och norra delar ger Diagonalen en koppling mellan nordvästra och sydöstra delarna av Stockholmsområdet genom en anslutning till Södra Länken. Alternativet utgår från Kungens Kurva. Nuvarande väg E4/E20 breddas i sin nuvarande sträckning till trafikplats Västertorp varifrån leden fortsätter i tunnel. Av- och påfartsramper kopplas också till Södra Länken. Från kopplingen med väg E4/E20 i söder fortsätter Diagonalen endast synlig i Ulvsunda industriområde, där den förläggs nedsänkt på en sträcka av knappt en kilometer. Genom Ulvsunda finns två varianter, en västlig som följer nuvarande Ulvsundavägen och en östlig som innebär att den nuvarande Ulvsundavägen kan bibehålla sin funktion. Trafikplatserna Västertorp och Nyboda kompletteras, nya trafikplatser anläggs vid Ulvsundaplan, vid Ulvsunda industriområde, vid Enköpingsvägen och vid väg E4 norr om Kista. Ramper ansluter också till Ulvsundavägen vid Solvalla. Väg E4/E20 från Kungens Kurva till anslutningen av Diagonalen vid trafikplats Västertorp breddas till fyra körfält i vardera riktningen. På motsvarande sätt breddas väg E4 mellan trafikplatserna Kista och Häggvik. Sträckan mellan Kungens Kurva och Häggvik är knappt 23 kilometer och den lägsta punkten är under Oxhålsdjupet där tunneln ligger 63 meter under Mälarens vattenyta.

UTVÄRDERING AV ALTERNATIV

Kombinationsalternativet

Av de olika alternativa korridorerna som har behandlats i vägutredningen, har konstaterats att Kombinationsalternativet inte uppfyller de grundläggande kraven på en nord-sydlig förbindelse. Den klarar inte att skapa en tillräckligt resursstark förbindelse. Denna slutsats stöds framförallt av det faktum att Kombinationsalternativet leder till en försämrad tillgänglighet i regionen i förhållande till de två övriga alternativen, Diagonalen och Förbifarten. Av den anledningen måste Vägverket avföra alternativet från vidare planering även om det har fördelar från miljösynpunkt. Kombinationsalternativet har därför endast studerats på systemnivå.

Diagonalen

Ett av syftena med nya nord - sydliga förbindelser är att förbättra tillgängligheten i regionens södra delar. Med dagens inomregionala befolkningsfördelning är Diagonalen något litet mer gynnsam från tillgänglighetssynpunkt för södra länsdelen än Förbifarten men skillnaden är relativt liten. Ett av skälen är att Diagonalen är kopplad till Södra Länken vilket ger goda möjligheter för boende i sydost att nå norra länshalvan.

Med planerad geografisk fördelning av befolkning och arbetsplatser år 2030 enligt RUFS 2001 gynnar Förbifarten tillgängligheten i den södra länshalvan något mer än Diagonalen.

Ett annat syfte med nya nord - sydliga förbindelser är att möjliggöra en flerkärnig region med en central regionkärna och nya växande yttre regionala stadskärnor, vilket är en bärande regional strategi för att långsiktigt skapa hög tillgänglighet och samtidigt stödja koncentrerad utveckling av bostäder, arbetsplatser och service i täta centrumområden när storstadsregionen växer.

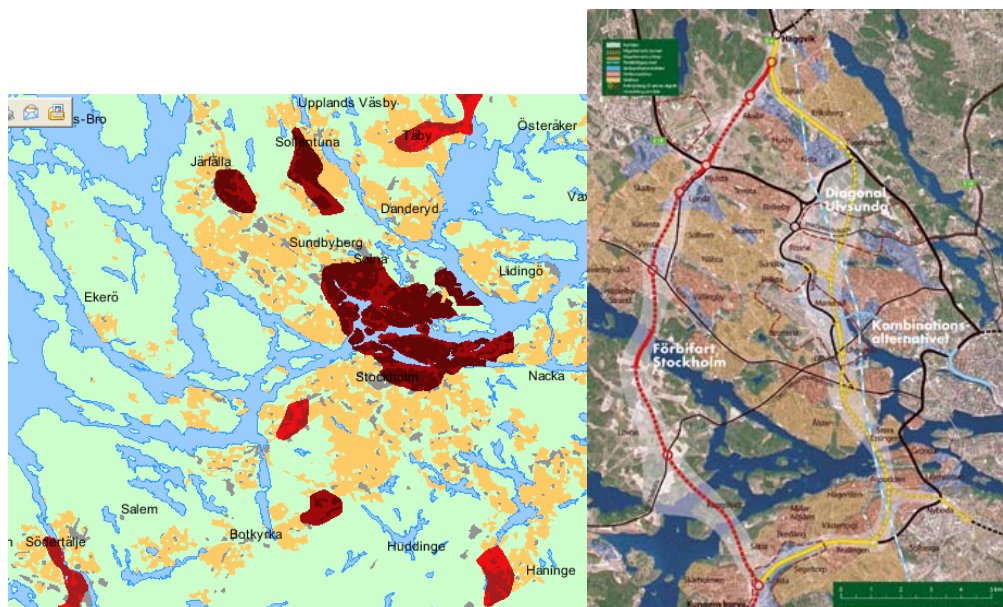
I RUFS 2001 identifieras ett antal regionala kärnor vars attraktivitet bör stärkas ytterligare, så att de kan attrahera en stor del av den förväntade ökningen av befolkning och arbetsplatser.

Skillnaderna mellan vägalternativen är stora för några av kärnorna. Förbifarten ger kraftfullt förbättrad tillgänglighet i Järfälla - Barkarby - Jakobsberg samt i Kungens kurva - Skärholmen. Diagonalen ger inte

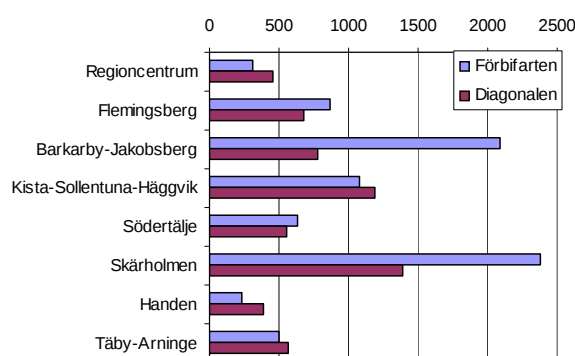
motsvarande höga tillgänglighetsförbättringar i dessa kärnor. Även Flemingsberg gynnas mer av Förbifarten. Tillgänglighetsförbättringarna i Kista - Sollentuna - Häggvik, Södertälje och Täby - Arninge blir ungefär lika stora i båda alternativen. Haninge centrum får något bättre tillgänglighet med Diagonalen än med Förbifarten.

Tillgängligheten i Centrala regionkärnan gynnas mer med Diagonalen än med Förbifarten.

Diagonalen bidrar snarare till att stärka den centrala regionkärnan än att stimulera utveckling av yttre regionala kärnor. Därmed tillgodoser inte Diagonalen målet att möjliggöra en flerkärnig region.

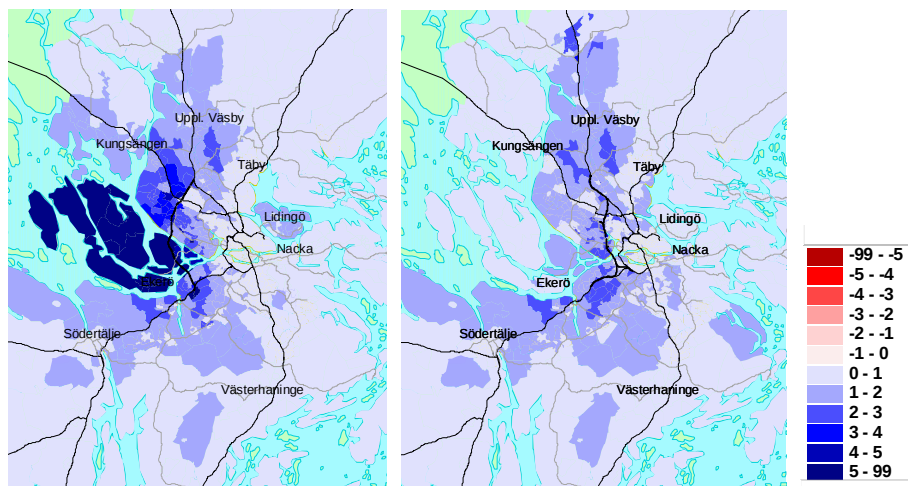


Den gällande regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF 2001) anvisar att en stor del av framtida arbetsplatser, bostäder och service ska lokaliseras i sju yttre regionala kärnor. Dessa ska ha ungefär lika hög regional tillgänglighet som innerstaden har idag och kunna erbjuda konkurrenskraftiga alternativ till etablering i Centrala regionkärnan. Centrala regionkärnan ska vidgas geografiskt. Förbifarten stärker främst tillgängligheten i de yttre kärnorna medan Diagonalen främst stärker tillgängligheten i den centrala regionkärnan och i det inre förortsområdet närmast regioncentrum.



Tillgänglighetsförbättring i regionala kärnor (kr per person och år)

Källa: Tillgänglighetseffekter av nya nordsydliga förbindelser, Metodutveckling, Effekter av Förbifarten, Diagonalen och Kombinationsalternativet Transek Rapport 2004:12 (Jonas Eliasson, Mattias Lundberg, Carl-Henrik Johansson)



Tillgänglighetseffekter (kr per enkelresa) av Förbifarten (vänster) och Diagonalen (höger).

Positiva tal (blå färg) innebär att tillgängligheten förbättras.

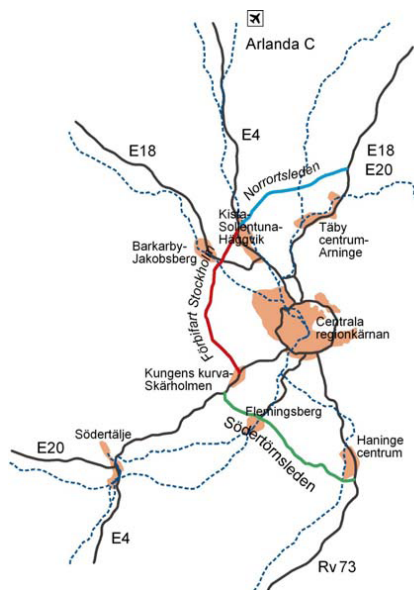
Källa: Tillgänglighetseffekter av nya nordsydliga förbindelser, Metodutveckling, Effekter av Förbifarten, Diagonalen och Kombinationsalternativet Transek Rapport 2004:12 (Jonas Eliasson, Mattias Lundberg, Carl-Henrik Johansson)

Förbifarten förbättrar tillgängligheten i ett större område med stor utvecklingspotential medan Diagonalen gynnar de mest tätbefolkade områdena.

Kartbilderna visar samtidigt var exploateringstrycket kan väntas öka till följd av tillgänglighetsförändringar vid en vägutbyggnad enligt alternativ Förbifarten respektive Diagonalen. Regionplanen och kommunernas fysiska översiktsplaner är viktiga verktyg för att styra framtida exploatering till önskade markområden och för att stärka skyddet av grönstruktur och vattenområden som inte bör exploateras. I det fortsatta arbetet behöver Vägverkets, SLs och kommunernas planering gå hand i hand.

Ett tredje syfte med nya nord - sydliga förbindelser är att ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt. Både Förbifarten och Diagonalen ger kraftigt ökad tillgänglighet i Huddinge och Botkyrka, Stockholm Västerort och Järfälla, Stockholm Sydväst samt i Sollentuna. Förbifarten ger betydligt större tillgänglighet i Ekerö och Järfälla än Diagonalen. Den planerade regionala kärnan Barkarby - Jakobsberg ger stor utbyggnadspotential i ett läge med stora möjligheter till kollektivförsörjning. Diagonalen gynnar (relativt Förbifarten) Stockholm Söderort, Nacka, Tyresö, Sundbyberg och Danderyd. För övriga kommuner är skillnaden mellan vägalternativen små.

Förbifarten ökar tillgängligheten i ett stort geografiskt område med betydande utbyggnadspotential och får goda effekter på tillgängligheten även på mycket lång sikt. Diagonalen, som främst gynnar den centrala regionkärnan, bidrar inte på motsvarande sätt till att ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt.



Förbifarten är en del av den Yttre tvärleden, som också inkluderar Norrortsleden, som öppnar för trafik hösten 2008, samt den planerade Södertörnsleden. Yttre tvärleden förbinder alla överordnade vägar och järnvägar i Stockholmsregionen. Förbifarten och övriga delar av Yttre Tvärleden ger effektiva vägförbindelser för tunga godstransporter till regionens stora handelsplatser i de yttre regionala kärnorna. Den skapar också effektiva landanslutningar i vägnätet till regionens stora hamnar i Kapellskär, Nynäshamn och Södertälje. Med Diagonalen skulle den tunga vägtrafiken i stället ledas genom delar av Centrala regionkärnan och det inre förortsområdet.

Ett fjärde och femte syfte med en nord-sydlig förbindelse är att skapa en förbifart för långdistant trafik samt att förbättra framkomligheten på infartslederna. Förbifarten innebär att genomfartstrafiken kan ledas genom regionens ytterområde i väster. Förbifarten har förutsättningar att få direkta kopplingar till Norrortsleden i norr och Södertörnsleden i söder. Förbifarten och övriga delar av Yttre tvärleden ger förutsättningar att leda långdistant trafik i det överordnade nationella vägnätet, samt till och från regionens stora

hamnar utanför regionens centrala delar. Diagonalen leder den långdistanta trafiken genom västra delarna av den centrala regionkärnan. Det innebär att tunga fordon, som inte har Stockholm som start eller mål, fortsätter att belasta infartslederna och passera genom centrala regionkärnan och det inre förortsområdet.

Med Diagonalen kommer störningarna från genomfartstrafikens tunga fordon att öka i centrala delar av regionen.

Som framgår ovan uppfyller inte Diagonalen alla projektmål.

Förbifarten

RUFS 2001 pekar på vikten av att hålla samman regionen. Utan förbättrade kommunikationer finns risk att regionens uppdelning i två separata halvor förstärks. Den ekonomiska och sociala konkurrensfördelen av en stor sammanhållen region med bland annat en gemensam arbetsmarknad kan då inte fullt utnyttjas.

En västlig vägförbindelse med huvudsaklig sträckning enligt Förbifarten förstärker Stockholmsregionens transportsystem i nord-sydlig riktning och förbinder områdena norr och söder om Mälaren. Den ansluter direkt till Norrortsleden i norr och till den planerade Södertörnsleden i söder. Därigenom skapas en sammanhängande Yttre tvärled som förbinder radiella vägar och spår i regionens ytterområde.

De övriga studerade alternativen ger inte samma tydliga regionala vägtransportstruktur i form av en sammanhängande Yttre tvärled. De ger inte heller förutsättningar att binda samman de stora radiella stråken utan att belasta den centrala regionkärnan.

Dagens radiella trafiksystem och enkärniga bebyggelsestruktur innebär att genomfartstrafik och tunga fordon måste köra på infartslederna och genom centrala regionkärnan.

Förbifarten - som knyter an till väg E4/E20 söderut, väg E 18 mot nordväst samt den snart färdigbyggda Norrortsleden mot nordost och den planerade Södertörnsleden mot sydväst - är en strategisk länk i det planerade framtida vägsystem, som ska leda genomfartstrafik utanför regionkärnan och fördela

tunga transporter till hamnar, terminaler, större handelsområden och andra stora målpunkter för godstrafik.

Vägverket bedömer att Förbifarten har avgörande betydelse för att kunna utveckla ett långsiktigt hållbart och robust vägtransportsystem för genomfartstrafik och godstransporter.

Detta skiljer Förbifarten från övriga studerade alternativ som i stället leder denna typ av trafik via infarterna och delar av den centrala regionkärnan.

Utbyggnad av nord-sydliga förbindelser enligt Förbifarten möjliggör snabba bil- och bussresor som ger förbättrad kontakt mellan stora stadsdelar, inklusive de med den största koncentrationen av ekonomiskt svaga hushåll, i de yttre delarna av Stockholmsregionens olika trafiksektorer.

Tillgängligheten till regionalstågstationer i Stockholms yttre förortsområden kommer också att förbättras. Det innebär att både hushåll och verksamheter får möjligheter att söka bostad och arbetsplats i en större funktionell region och att Stockholmsregionens samlade marknadspotential kan utnyttjas på ett bättre sätt än tidigare.

Välfärdsvinsterna kommer både att gagna boende i regioncentrum och inre förortsområdet, där vägnätets framkomlighet kan förbättras, och boende i storstadens ytterområden, som får förbättrad tillgänglighet.

Inget av de övriga studerade alternativen, Nollalternativet, Kombinationsalternativet eller Diagonalen ger motsvarande direktkontakt mellan regionens ytterområden. I Diagonalen stärks i stället sambanden mellan Västerort och Söderort i det inre förortsområdet och förbättrar tillgängligheten i centrala regionkärnan.

Sedan lång tid tillbaka har planeringen i Stockholmsregionen utgått från och agerat med utgångspunkt att Stockholmsregionen, som idag har en starkt enkärnig struktur, behöver bli mer flerkärnig. Den centrala regionkärnan behöver kompletteras med nya yttre regionala kärnor. De nya yttre regionala kärnorna ska kunna erbjuda välfungerande alternativ till etablering i centrala regionkärnan och bidra till att en stor del av tillkommande befolkning, verksamheter och ny bebyggelse lokaliseras i områden med jämförelsevis hög

exploatering och hög andel kollektivtrafikresande. Detta innebär också att en högre andel av de sysselsatta kommer att få jämförelsevis kortare arbets- och serviceresor än om regionens enkärniga struktur blir bestående.

Hög regional tillgänglighet med både kollektivtrafik och bil är en grundläggande förutsättning för att de regionala kärnorna ska få konkurrenskraftiga lägesförutsättningar och tillräckligt hög attraktivitet i jämförelse med den centrala regionkärnan. Därför har de yttre regionala kärnorna lokaliserats i områden där de radiella transportstråken korsas av befintliga eller planerade regionala tvärförbindelser i både väg- och spårssystem.

En västlig vägförbindelse enligt Förbifarten utgör en strategisk länk i det planerade väg- och kollektivtrafiksystem som ska ge de regionala kärnorna en hög regional tillgänglighet. Förutom Förbifarten inkluderas övriga delar av Yttre tvärleden, inklusive den snart färdigbyggda Norrortsleden i norra regiondelen, samt Södertörnsleden med Masmolänken i den södra regiondelen, i detta vägtrafiksystem. I spårsystemet planeras dels förstärkta radiella förbindelser i tunnelbane- och järnvägssystemen, dels yttre tvärbanor.

Av de sju yttre regionala kärnor som pekats ut i RUFS 2001 får särskilt Barkarby - Jakobsberg och Skärholmen vid Kungens Kurva men även Flemingsberg en betydligt bättre inomregional tillgänglighet genom Förbifarten än genom övriga alternativ. Inget av de övriga alternativen Nollalternativet, Kombinationsalternativet eller Diagonalen ger lika stora tillgänglighetsförbättringar i dessa yttre regionala kärnor som Förbifarten. Kombinationsalternativet leder snarare till tillgänglighetsförluster. Diagonalen skulle stärka tillgängligheten i delar av den centrala regionkärnan.

Korridorer och reservat för att möjliggöra utbyggnad av tvärförbindelser mellan de regionala kärnorna har avgränsats och skyddats sedan lång tid. Utbyggda förbindelser i dessa korridorer ska förbättra de regionala kärnornas fortsatta utvecklingsmöjligheter. Som en följd av långsiktigheten och kontinuiteten i planeringens inriktning har såväl privata som offentliga investeringar och etableringar gjorts. I Kista finns idag en koncentration av företag inom informations- och kommunikationsteknologi. I Flemingsberg finns en tydlig inriktning mot medicinsk teknik och bioteknik, högskoleverksamheter samt ett stort universitetssjukhus med betydande

biomedicinsk forskning. Här finns också flera rättsvårdande institutioner såsom Södertörns tingsrätt och ett stort polishus med tillhörande häkte. Flera av de regionala stadskärnorna som Barkarby - Jakobsberg och Skärholmen vid Kungens kurva domineras av handel. Dessa regionala stadskärnor behöver få ett mer varierat innehåll, till exempel förtätning med bostäder i glesa handelsområden. Förbifarten och kollektivtrafik i form av snabb busstrafik på leden och framtida spårförbindelser spelar en avgörande roll för att dessa regionala kärnors attraktivitet och konkurrenskraft ska kunna förstärkas i förhållande till den centrala regionkärnan och andra potentiella utvecklingsmiljöer i östra mellansverige. Förbifarten är utredd med utgångspunkt från den kommunala fysiska planeringen samt i den regionala utvecklingsplaneringen i Stockholms län.

RUFS 2001 är en gemensam utgångspunkt för kommunernas översiktliga planering. RUFS 2001 är också Stockholms läns regionala utvecklingsprogram (RUP). Den regionala utvecklingsprogrammet är även en gemensam utgångspunkt för infrastrukturplaneringen i Stockholmsregionen. Infrastrukturplanering och regional utvecklingsplanering samverkar för att hitta lösningar som uppfyller politiskt beslutade tillväxt- och utvecklingsmål, liksom tillgänglighets- och miljömål. Samordnade processer säkerställer transparensen i de olika processerna.

RUFS är ett uttryck för en kontinuerlig planering som görs med hög grad av kompetens och som syftar till att påverka stadsbygdens och stadsregionens samlade utveckling så att den blir attraktiv, kan erbjuda en god livsmiljö för regionens växande befolkning och arbetsmarknad och samtidigt är möjlig att försörja på ett hållbart sätt, vare sig det avser vatten, energi eller kollektivtrafik. Effektiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik är en grundläggande förutsättning liksom hänsynstagande till regionens gröna kilar och andra delar av den regionala grönsstrukturen.

Utbyggnad av nord-sydliga förbindelser i vägnätet är ett av flera nödvändiga samhällsbyggnadsprojekt som syftar till att strukturera utvecklingen av Stockholm-/Mälarregionen och möjliggöra en tillväxt som är ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbar. Stora investeringar har gjorts och planeras i regionens spårtrafiksystem liksom i den kommunaltekniska infrastrukturen för att överbrygga barriären i Saltsjö-Mälarsnittet. Citybanan byggs ut för att

stärka kapaciteten i järnvägssystemet. Även fjärrvärmenät, va-system och kraftförsörjning på båda sidor om Mälaren och Saltsjön integreras.

Den nord-sydliga vägförbindelsen enligt alternativ Förbifarten bedöms vara väsentlig för att skapa en attraktiv och sammanhållen region, ge förutsättningar för ekonomisk tillväxt och samtidigt hantera vägtrafiken.

Förbifarten motsvarar de förutsättningar som regionplane- och trafikkontoret, kommunerna och övriga aktörer utgått från i sina planeringar sedan flera decennier.

Förbifarten ger förutsättningar att stödja utvecklingen av täta regionala kärnor med gynnsamma förutsättningar för bra kollektivtrafik samt rationella förutsättningar för fjärrvärme och andra energieffektiva försörjningssystem. Ett viktigt syfte är att avlasta trycket på den centrala regionkärnan genom att fler attraktiva etableringsalternativ skapas i ytterområdet.

Den regionala och kommunala översiktliga planeringen utgör en mycket viktig bedömningsgrund vad avser hushållning med mark- och vattenanvändningen. Det är även ett starkt vägande skäl att samtliga direkt berörda kommuner, övriga kommuner i Stockholms län samt Regionplane- och trafiknämnden förordar Förbifarten i sina yttranden. I förarbetena till MB framhöll regeringen att kommunernas åsikt skulle tillmätas synnerlig vikt vid regeringsprövningar då en trafikanläggnings lokalisering bestäms (Prop. 1997/98:45 del 1 sid. 455).

Vägverket konstaterar att det finns omfattande utredningar, starka sakska, och ett stort allmänt intresse samt stor enighet hos länets kommuner för att ge tillåtelse för Förbifarten som stöd för en långsiktigt hållbar utveckling. Förbifarten är därmed det enda realistiskt genomförbara alternativet.

Vägverket menar att en utbyggnad av den nord-sydliga förbindelsen i Stockholm är oerhört angelägen och att den är en förutsättning för att Storstockholms tätortsutveckling ska kunna fortgå. Även stora nationella intressen kommer att tillgodoses eftersom Stockholm-Mälarenregionen är en tillväxtmotor för hela Sverige.

Investeringskostnaden för Förbifarten bedöms till ca 25 miljarder kronor i 2006 års prisnivå. Förbifarten tar minst 8 år att bygga och medelsbehovet under de intensivaste åren uppgår till mellan 4 och 5 miljarder kronor per år.

Sammanfattning av motiv för val av Förbifarten

Vägverket anser att Förbifarten bör genomföras av följande skäl.

- Infrastrukturen har inte byggts ut i den takt som Stockholm-/Mälarenregionen har vuxit och särskilt inte över Saltsjö-Mälarsnittet.
- Stockholmsregionen och övriga Mälardalen växer. Fortsatt snabb tillväxt av befolkning och sysselsättning förutses under kommande decennier. Planeringen inriktas på att skapa goda förutsättningar för fortsatt tillväxt samt beredskap att hantera ökad efterfrågan på bland annat boende, arbetsplatser och resande. Ny vägkapacitet måste därför skapas.
- Förbifarten är av stor betydelse för att skapa en mer sammanhållen region och för att undvika att regionen delas i två halvor. Idag finns stora skillnader mellan olika regiondelar. Saltsjö-Mälarsnittet utgör en påtaglig barriär.
- Förbifarten är av strategisk betydelse för fortsatt regional och nationell utveckling och tillväxt. Bra kommunikationer är en avgörande förutsättning för Stockholm-/Mälarenregionens framtida utveckling. Detta är viktigt för hela landet.
- Dagens sårbara och störningskänsliga vägsystem, särskilt över Saltsjö-Mälarsnittet, utgör en allvarlig risk för samhällets försörjning med varor och tjänster.
- Förbifarten har planmässigt stöd i RUFS 2001 samt i kommunernas översiktsplaner. Samtliga kommuner i Stockholms län stödjer en utbyggnad över Saltsjö-Mälarsnittet med Förbifarten.
- Förbifarten är väl lokaliserad för alla sorters vägtransporter inklusive kollektivtrafik.
- Förbifarten ska ses som ett av flera nödvändiga samhällsbyggnadsprojekt som syftar till att strukturera utvecklingen av Stockholm - Mälarenregionen och möjliggöra en tillväxt som är ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbar. Andra stora investeringar som gjorts och görs för att främja denna utveckling består bl a i betydande investeringar i regionala kärnor, kollektivtrafik samt i den kommunaltekniska infrastrukturen.
- Förbifarten är en del i en regional utvecklingsstrategi som bland annat syftar till hållbar tillväxt i en starkt växande storstadsregion med hög

andel kollektivtrafik och koncentrerad bebyggelseutveckling i regionens ytterområde för att underlätta näringslivets förnyelse, skapa socialt attraktiva livsmiljöer och undvika stadsutglesning. Samordnad planering för att påverka fortsatt utveckling av transportsystem, bebyggelseutveckling, grönstruktur, vattenmiljö och tekniska försörjningssystem är en förutsättning för att påverka regionens fortsatta bebyggelseutveckling i en långsiktigt hållbar riktning. Förbifarten är en integrerad del i denna strategi.

- Övriga studerade alternativ tillgodoser inte dessa grundläggande krav och tillgodoser inte heller projektmålen för en ny nord-sydlig förbindelse.
- Kombinationsalternativet leder inte till eftersträvarade tillgänglighetsförbättringar.
- Diagonalen ligger geografiskt alltför nära innerstaden för att stödja utvecklingen av önskad regional struktur med flera kärnor eftersom den ökar tillgängligheten i delar av den centrala regionkärnan och det inre förortsområdet. Den avlastar inte heller den centrala regionkärnan och infartslederna från tung trafik.
- Förbifarten tillgodoser projektmålen för en ny nord-sydlig förbindelse genom att
 - knyta samman regionens norra och södra delar,
 - leda långdistant och tung vägtrafik förbi regioncentrum,
 - förbättra möjligheterna att utjämna tillgängligheten och skapa en gemensam arbets- och bostadsmarknad i hela regionen,
 - möjliggöra utveckling av yttre regionala kärnor,
 - stödja önskad utveckling av bebyggelsestrukturen när storstadsregionen växer.
- Förbifarten är lämplig och lokaliserad utifrån kommunernas och regionens planering.
- Av flera studerade alternativ är Förbifarten det enda realistiskt genomförbara alternativet eftersom det är det enda alternativ som samtliga kommuner och regionala organ förordat.
- Regionens vägtransporter är idag mycket sårbara eftersom en stor andel av vägtrafiken är beroende av få förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet. Förbifarten skapar en ny kapacitetsstark förbindelse som säkerställer att trafiken fungerar även vid störningar.

SÄRSKILDA FRÅGOR

NATIONELLA MILJÖMÅL

De nationella miljömålen redovisas i avsnitt 11.2 i vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning. Detta avsnitt behandlar i vad mån Diagonalen och Förbifarten stödjer eller motverkar de nationella miljömålen. Kombinationsalternativet finns inte med i nedanstående redovisning eftersom alternativet avförts.

Begränsad klimatpåverkan

Nollalternativet innebär att trafikarbetet successivt ökar och därmed även koldioxidutsläppen. I vägutredningen sägs Förbifarten och Diagonalen ge trafikarbete och koldioxidutsläpp som är 5 procent större än i Nollalternativet. Vägverket har gjort en kompletterande utredning efter färdigställandet av vägutredningen som visar att trafikarbetet i länet visserligen ökar med 3 - 4 procent med Förbifarten jämfört med Nollalternativet men att utsläppen av koldioxid blir av samma storleksordning som Nollalternativet. Detta innebär att målet inte motverkas.

Se ytterligare kommentarer under "BEREDNINGSREMISSEN – klimatmålet".

Frisk luft

Nollalternativet innebär successivt ökad trafik som leder till höga halter av luftföroreningar där människor vistas. Med Förbifarten och Diagonalen förläggs trafiken huvudsak i tunnel vilket innebär att luftföroreningshalterna sjunker lokalt i områden där människor vistas. Den sammantagna effekten för människor och kulturvärden är positiv vilket medför att målet stöds.

Bara naturlig försurning

Utvecklingen av motorer och avgasrening kommer att leda till kraftigt minskade utsläpp från vägtrafiken generellt. I alla alternativ blir utsläppen av luftföroreningar mindre än i nuläget. Nedan bedöms endast projektets påverkan på måluppfyllelse. Med Nollalternativet, Förbifarten och Diagonalen motverkas målet då successivt ökad trafik leder till ökade kväveoxidutsläpp i länet.

Giftfri miljö

I Nollalternativet är omfattningen av utbyggd dagvattenrening oviss. Det är möjligt att dagvatten fortfarande förs orenat från vissa trafikleder till närliggande vattendrag.

Vid Förbifarten och Diagonalen kommer dagvattnet från de nya trafiklederna att ledas till reningsanläggningar vilket ger mindre direkt påverkan på vissa sjöar och vattendrag i länet. Påverkan på måluppfyllelsen är svårbedömd.

Ingen övergödning

Utvecklingen av motorer och avgasrening kommer att leda till kraftigt minskade utsläpp från vägtrafiken generellt. I alla alternativ blir utsläppen av luftföroreningar mindre än i nuläget. Nedan bedöms endast projektets påverkan på måluppfyllelse.

Med Nollalternativet, Förbifarten och Diagonalen motverkas målet då successivt ökad trafik leder till ökade kväveoxidutsläpp i länet.

Levande sjöar och vattendrag

Förbifarten motverkar målet i och med att trafikleden förs på bro över Lambarfjärden vilket medför ett ingrepp i ett vattenområde med stränder av stort rekreativt värde.

Vägutredningen redovisar åtgärder som minskar konsekvenserna av bron till acceptabel nivå.

Grundvatten av god kvalitet

Påverkan på grundvatten uppkommer när vägen förläggs i tunnel. Förbifarten kan påverka ett litet antal enskilda dricksvattenbrunnar vilket medför att målet motverkas något. Detta bortfall kommer att kompenseras.

Myllrande våtmarker

Inga våtmarker berörs i Nollalternativet och Diagonalen. Förbifarten passerar under våtmarker vilka inte bedöms påverkas negativt av projektet. Måluppfyllelsen påverkas inte.

Levande skogar

Inga skogar berörs av Nollalternativet och Diagonalen. Förbifarten medför små ingrepp i skogsområden och målet motverkas marginellt.

Ett rikt odlingslandskap

Inget odlingslandskap berörs i Nollalternativet och Diagonalen. Med Förbifarten motverkas målet av ingreppen framför allt på norra Lovön.

God bebyggd miljö

Nollalternativet innebär fortsatt höga bullernivåer och höga luftföroreningshalter i tätbebyggda områden vilket motverkar målet.

Förbifarten och Diagonalen stöder målet på grund av att de ger lägre föroreningshalter och något lägre bullernivåer i tätbebyggda områden. Förbifarten stöder målet genom tunnelförläggning under Järvakilen varigenom barriäreffekten i friluftsområdet minskar. Samtidigt motverkas målet av ökat buller och ökad barriäreffekt på norra Lovön och i Grimsta.

BULLER

I Stockholms län är idag cirka 300 000 personer utsatta för buller från vägtrafik med bullernivåer över 55 dBA vilket är riktvärdet för acceptabel ljudnivå utomhus vid bostäder. Av dessa har ca 70 000 personer över 65 dBA.

Nollalternativet ger med ökad trafik år 2015 ett fåtal decibel högre bullernivåer. Huvudvägarna kommer att fortsatt vara hårt belastade och många bostäder kommer att ha bullernivåer över riktvärdena.

Jämfört med Nollalternativet innebär Förbifarten att trafiken och därmed buller från trafiken minskar på Ekerövägen genom Drottningholm, på Bergslagsvägen mellan Bergslagsplan och Hjulsta samt på Akallavägen. Ytläget på norra Lovön, bron över Lambarfjärden och ytpartiet i Grimstaskogen medför buller i ett tidigare tyst område. Bullerskyddsåtgärder ska utföras där det krävs vid trafikplatser och längs vägar i ytläge.

För Diagonalen kommer bullerskyddsåtgärder att krävas vid nyttillkomna trafikplatser och längs vägar i ytläge som får ökad trafik för att inte ge högre bullernivåer vid bostäder. Diagonalen ger en marginell ökning av bullret.

NATUR- OCH KULTURMILJÖ

Nollalternativet medför inga nya stora intrång i naturmiljöer med höga värden. I Nollalternativet kommer trafiken förbi världsarvet Drottningholm successivt att öka. Den ökande trafiken leder till ökade barriäreffekter, ökat buller och ökad visuell påverkan från trafiken.

En ny nord-sydlig förbindelse som statlig europaväg är ett riksintresse enligt 3 kap. 8 § MB.

Det är endast Förbifarten som kommer i konflikt med andra riksintressen. Denna fråga utvecklas särskilt under rubriken "Riksintressen".

Natura 2000-området Edeby ekhage på södra Lovön som skyddas enligt 4 kap. MB. Edeby ekhage ligger i korridoren för Förbifarten. Edeby ekhage berörs inte direkt av fysiskt intrång. Utredningen drar den slutsatsen att Förbifarten i sig inte försämrar de skyddsvärda arternas bevarandeförutsättningar.

FARLIGT GODS

Dagens vägsystem passerar genom tätbebyggda områden med hög trafikbelastning framförallt på de stora trafiklederna väg E4, E18 och E20. Idag passerar ett stort antal transporter med farligt gods genom Stockholm. Det är mer än 100 transporter per dygn på Essingeleden, varav merparten fraktar petroleumprodukter (bensin, diesel, eldningsolja m m). Farligt gods ska transporteras på speciellt utvalda vägar så kallade transportleder för farligt gods. Dessa transportleder delas in i primära och sekundära leder. På primära transportleder får alla typer av farliga ämnen transporteras men transporter på det sekundära vägnätet ska ha start eller målpunkt utmed den aktuella vägen. I Stockholms län finns 23 primära transportleder för farligt gods och ett antal sekundära transportleder i varje kommun. Huvuddelen av transporterna sker på länets stora vägar, E4, E18 och E20.

En ny förbifart kommer att påverka vägval för farligt gods. Det gäller både transporter som enbart passerar Stockholmsområdet och sådana transporter som har start- och/eller målpunkt i Stockholmsområdet.

Båda vägutbyggnadsalternativen erbjuder en ny möjlighet för genomfartstrafik med farligt gods att passera Stockholms tätbebyggda områden utan att använda befintligt vägnät. Förbifarten är därvid det effektivaste alternativet.

KOMMUNAL PLANERING

Vägutredningen berör sammanlagt sju kommuner: Huddinge, Ekerö, Stockholm, Solna, Sundbyberg, Järfälla och Sollentuna. I kommunerna Huddinge, Stockholm, Solna och Sundbyberg berörs tätbebyggda områden, medan föreslagna korridorer i övriga kommuner berör mera glest bebyggda områden.

Nollalternativet kommer inte i konflikt med kommunal eller regional planering men stödjer inte heller planeringen och försvårar utbyggnad av bostäder och arbetsplatser.

Förbifarten har betydande relevans för en flerkärnig region enligt regionplanen. En förbindelse skapas mellan tre yttre kärnor: Kungens Kurva-Skärholmen, Kista-Sollentuna-Häggvik och Barkarby-Jakobsberg. Förbifarten finns förankrad i Stockholms stads översiktsplan och stadens politiskt antagna vision, Vision 2030 – Ett Stockholm i världsklass. Gällande översiktsplan för Ekerö kommun antagen 2005-12 omfattar Förbifartens sträckning.

Diagonalen anknyter till två yttre regionala kärnor, Kungens Kurva-Skärholmen och Kista-Sollentuna-Häggvik. Alternativet stöder inte och utvecklingen av en flerkärnig region på samma sätt som Förbifarten. Diagonalen har inte tidigare funnits med i kommunal eller regional planering. Svårigheter vid anslutningar i ytläge uppstår därför.

SAMMANFATTNING AV REMISSVAREN

CENTRALA STATLIGA MYNDIGHETER

Arbetsmarknadsverket

Länsarbetsnämnden i Stockholms län har fått i uppdrag att svara på denna remiss för Arbetsmarknadsverket.

Länsarbetsnämnden har, utifrån sin kompetens och verksamhet, inte några synpunkter på Vägverkets ställningstaganden eller utlåtanden. Några synpunkter angående vilket av de tre förslagen som bör genomföras framförs inte.

Arbetsmiljöverket

Oberoende av vilken vägkorridor som kommer att väljas vill verket framhålla kravet på att Vägverket beaktar arbetsmiljön i tidigt skede så att utformning och utförande kan ske enligt arbetsmiljölagstiftningen och Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Det kan vara lämpligt att redan tidigt upprätta en övergripande arbetsmiljöpolicy.

Banverket

Banverket utreder en kapacitetsförstärkning genom en fyrspårsutbyggnad för Mälarbanan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll. I pågående järnvägsutredning är utredningsalternativ att via Ostkustbanan skapa en anslutning till Mälarbanan genom en tunnel förbi Kista till Barkarby. Vid fortsatt planering och projektering av Förbifarten är det mycket viktigt, som Vägverket anger i utlåtande över utställningen av vägutredningen, med samordnad planering. Möjlig järnvägsdragning passerar nära de i Vägverkets utredningskorridor redovisade väglinjerna, vid trafikplatsen Hjulsta. För utredningsalternativet Diagonalen krävs samordning av andra nya möjliga spårförbindelser som berörs av vägutredningen och utreds av SL.

Vägverkets kommentar

Vägverket kommer att hålla Banverket informerade om det fortsatta arbetet.

Boverket

Boverket har tidigare i ärendet yttrat sig över vägutredningen och tog då inte ställning till något av alternativen. Boverket menade att det fanns möjligheter att ytterligare utreda Kombinationsalternativet och ett mera västligt alternativ. I nuvarande underlag har Kombinationsalternativet avförts eftersom det inte anses kunna lösa transportbehoven på lång sikt.

Samtliga berörda kommuner förordar Förbifarten liksom Stockholmsutredningen och den regionala utvecklingsplanen. Den kommunala planeringen har förutsatt och utgått från Förbifarten vilket torde innebära stora svårigheter om Diagonalen förordas. Alternativet Diagonalen skulle innebära att kommunerna måste ändra eventuellt stridiga detaljplaner. Om berörda kommuner skulle motsätta sig detta alternativ skulle extraordinära åtgärder bli nödvändiga som t ex planförelägganden enligt 12 kap. 6 § plan- och bygglagen (1987:10). Denna aspekt måste vägas in i

bedömningarna såväl som miljökonsekvensmålen och motstridiga riksintressen.

Vägverkets kommentar

Vägverket och Boverket konstaterar att Förbifarten är väl förankrad i regional och kommunal planering. Kommunernas åsikt ska enligt MB:s förarbeten tillmätas synnerlig vikt vid regeringens tillåtlighetsprövning.

Energimyndigheten

Energimyndigheten har enligt förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m m ansvar för att lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse för energiproduktion och energidistribution enligt 3 kap. MB. Myndighetens svar tar sin utgångspunkt från detta ansvar.

Energimyndigheten har gått igenom handlingarna i ärendet och inte funnit att föreslagna vägsträckningar påverkar de intressen som myndigheten har att bevaka.

Fiskeriverket

Fiskeriverket anser att det är viktigt att ett alternativ tas fram som innebär den långsiktigt mest hållbara lösningen för miljön och inte motverkar de nationella miljömålen. Projektmålen saknar till stor del miljömässiga aspekter.

Vägrafiken är en källa till utsläpp av växthusgaser som i Sverige ökar varje år. Klimatförändringarna påverkar hela ekosystemet och har därmed effekter även på vattenmiljö, fisk och fiske. Stora vägutbyggnader kommer med stor sannolikhet att fortsätta möjliggöra stora och ökade utsläpp från vägrafiken och alternativ till dessa behöver ytterligare belysas. Kombinationsalternativet bör därför utvecklas och utredas vidare och inte avföras redan i detta skede. Av de två vägutbyggnadsalternativen kommer Förbifarten att ha en större direkt påverkan på det allmänna fiskeintresset än Diagonalen.

Förbifarten innefattar bland annat byggandet av en bro över Lambarfjärden och anläggande av hamnar för masstransporter från Lovön. Lambarfjärden hyser en artrik fiskfauna vilket kommer att innebära direkta störningar på vattenmiljön framförallt under byggtiden genom grumlingar, sprängningar och risk för läckage av miljöfarliga ämnen.

De miljörisker som framhålls i miljökonsekvensbeskrivningen koncentreras främst på risker för Mälaren som vattentäkt.

Diagonalen förväntas inte ha någon direkt påverkan på Mälarens vattenmiljö på samma sätt som Förbifarten eftersom en tunnel planeras där vägen passerar Mälaren. Framförallt Lillsjön kan komma att påverkas negativt under byggfasen. Skydds- och försiktighetsåtgärder som planeras vidtas bör beskrivas för att minimera denna påverkan.

Vägverkets kommentar

Fiskeriverket anser att projektmålen till stor del saknar miljömässiga aspekter. Vägverket bestrider detta påstående utifrån framtaget underlagsmaterial såsom målbeskrivning, vägutredning och miljökonsekvensbeskrivning. Byggandet av en bro över Lambarfjärden och eventuella hamnar för masstransporter kommer att behandlas ingående i anökan om tillstånd för vattenverksamhet och i bygghandlingar för att minimera risken för störningar på den artrika fiskfaunan och Mälaren som vattentäkt.

Försvarets Radioanstalt

Inget yttrande.

Försvarsmakten

Inget yttrande.

Krisberedskapsmyndigheten

Inget yttrande.

Luftfartsverket

Det är av stor vikt att de nord-sydliga förbindelserna i Stockholmsregionen förbättras både avseende järnvägs- och vägnätet. I dagsläget finns kapacitetsproblem på nuvarande vägsystem förbi Stockholm och att dessa försvårar regionens framtida utveckling.

Av de alternativ som presenteras i utredningen anser Luftfartsverket, i likhet med Vägverket, att Förbifarten är det alternativ som vid en samlad bedömning är det bästa för regionens fortsatta utveckling. Luftfartsverket ställer sig bakom Vägverkets slutsatser och förslag så som de är presenterade i utredningen.

Naturvårdsverket

Varken Förbifarten eller alternativet Diagonalen är förenliga med MB:s bestämmelser. Vidare är Kombinationsalternativet inte tillräckligt utrett för att en jämförande bedömning ska kunna göras. Naturvårdsverket anser att vägutredningens projektmål har varit allt för snäva och att de saknar en tydlig koppling till de nationella miljökvalitetsmålen och de transportpolitiska delmålen.

Av underlaget framgår att miljökvalitetsnormen för partiklar (PM 10) kommer att överskridas särskilt i anslutning till tunnelmynningar och ytlägen. Förbifarten tillför även överskridanden under byggfasen i områden där normen annars skulle klaras. Kravet på att klara miljökvalitetsnormerna för luft gäller inte för tunnlar. I det här sammanhanget handlar det dock om mycket långa tunnlar och en väg som till stor del är tänkt att användas för arbetspendling varför det kommer att handla om större exponering för hälsoskadliga luftföroreningar än normalt. Naturvårdsverket anser att det bör utredas vad det innebär för hälsorisker för de som kommer att färdas i så långa tunnlar om de byggs.

Utmärkande för alternativet Förbifarten är intrång och störning i natur- och kulturmiljöer. Enligt 3 kap. 6 § första stycket MB ska mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras natur- eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- och kulturmiljön. Behovet av grönområden i närheten av tätorter ska särskilt beaktas.

På Lovön finns dessutom Natura 2000-området Edeby ekhage som enligt verkets bedömning kan komma att påverkas på ett betydande sätt. Med hänsyn till förekomsten av Natura 2000-området avser verket att frågan om tillstånd enligt 7 kap. 28 a-b §§ MB bör avgöras innan beslut fattas i tillåtlighetsfrågan enligt 17 kap. MB. Verket utesluter inte att MKB:n kan behöva kompletteras för att en prövning i enlighet med Natura 2000-bestämmelserna i 7 kap. MB ska kunna göras.

Vägutredningen räknar med att hastighetsbegränsningen för Förbifarten och Diagonalen kommer att bli 90 km/h trots att alternativen innehåller kraftiga backar och trots att andra motsvarande vägtunnlar som t ex Södra länken har

hastighetsbegränsningen 70 km/h. Vid beräkningar av tidsvinster har Vägverket räknat med en genomsnittlig hastighet på 97 km/h. Den beräknade tidsvinsten är avgörande för den samhällsekonomiska nyttan av projekten. Naturvårdsverket menar att det inte är rimligt att räkna med så hög hastighet.

Vägverkets kommentar

En vägutredning ska göras när alternativa vägkorridorer behöver studeras. Vägbyggnadsåtgärder kan i ett sådant sammanhang kompletteras av andra åtgärder. Vägutredningen föregås av en förstudie och olika former av bredare analyser av problem och val av åtgärdsstrategi/åtgärdstyper.

Stockholmsregionens trafik och transportproblem har studerats i många olika sammanhang under de senaste åren. Genom Vägverket Region Stockholm pågår även fortlöpande studier och genomförande av många olika insatser för att trafiken ska fungera så bra som möjligt. Vägverket verkar också för att trafikkonsekvenser analyseras i samband med kommunernas planering.

Vägverket Region Stockholm är även involverade i den av Landstingets Region- och Trafikkontor (RTK) ledda nya omgången av regionplanering för Stockholmsregionen. En samarbetsorganisation finns även för framtids- och planeringsfrågor för hela Mälardalen.

Den kunskap som finns om Stockholmsregionens trafikproblem visar att det behövs ett stort antal åtgärder av olika slag. Att tillskapa ny transportinfrastruktur kan inte som enda åtgärd lösa problemen. Trängselskatt är ett viktigt medel som även kan vidareutvecklas. Ytterligare förbindelse över Saltsjön/Mälaren behövs tillsammans med ett stort antal åtgärder som utvecklar och förbättrar väg- och spårtrafiken. Att starta en ny bred utredning om Stockholmsregionens trafikproblem och dess lösning är inte meningsfullt. Det är Vägverkets mening att även andra myndigheter och organisationer samt allmänhet och berörda ska involveras i problemlösning och utformning av lösningar. Vägverket utvecklar och tillämpar också ett sådant arbetssätt tillsammans med kommuner m fl.

Att som underlag för tillåtlighetsprövning av Förbifarten starta en bred utredning om Stockholmsregionens trafikproblem och hanteringen av dessa är ett omfattande arbete som skulle leda till att en ny förbindelse ytterligare försenas. Vägverket anser att föreliggande vägutredning är tillräcklig som bedömningsunderlag för beslut om tillåtlighet. Naturvårdsverket har inte

deltagit i tidigare remissomgångar för förstudie och vägutredning där fråga om metoder och utredningsinriktning hade varit mer relevanta.

Naturvårdsverket anser vidare att planeringen bör utgå från att de nationella miljökvalitetsmålen och de transportpolitiska målen ska nås.

Vägverkets uppfattning är att det övergripande transportpolitiska målet om samhällsekonomisk effektivitet innebär att transportpolitiken utgår från att avvägningar mellan olika mål kan behövas och att det vid genomförandet av transportpolitiken är de enskilda människornas och företagens val som ska vara utgångspunkten. Därför bygger de samhällsekonomiska kalkylerna på en aggregering av alla individers värderingar. Det övergripande transportpolitiska målet innebär därmed att avvägningar ska kunna ske för att lösningar som sammantaget är samhällsekonomiskt lönsamma för samhället ska kunna väljas.

Naturvårdsverkets formulering kan också tolkas som att man menar att det s.k. jämförelsealternativet – det framtida utgångsläget utan investeringen (Nollalternativet) – bör konstrueras på ett sådant sätt att framtida nationella mål för transportsektorn kan antas vara uppnådda, genom någon kombination av åtgärder som t ex förändrad bränslebeskattning.

Naturvårdsverket anser vidare att projekt som ökar klimatgasutsläppen i denna omfattning inte kan accepteras. Här tyder analysen på att vägutbyggnadsalternativen minskar utsläppen något, men även om de skulle ha ökat så tolkar Vägverket inte transportpolitiken som att ett projekt som ökar utsläppen inte skulle vara tillåtligt.

Naturvårdsverket har fått uppfattningen att beräkningen av tidsvinster utgår från en genomsnittlig hastighet på 97 km/h. Detta måste vara ett missförstånd. Medelhastigheten på Förbifarten har beräknats till ca 70 km/h i högttrafik på grund av trängsel och till 77 km/h i lågttrafik dagtid med ett antagande om 90 km/h skyltad hastighet. Möjligen kan Naturvårdsverket ha förväxlat den genomsnittliga hastigheten med den så kallade friflödeshastigheten. Vägverkets kalkyl baseras på en friflödeshastighet på Förbifarten på 85 km/. Vägverket delar inte Naturvårdsverkets uppfattning att Natura 2000-området Edeby ekhage kommer att påverkas på ett betydande sätt. Både Vägverket och

Länsstyrelsen gör bedömningen att ett genomförande av Förbifarten kan förenas med Natura 2000-området Edeby ekhage.

Se också kommentarer under "BEREDNINGSREMISSEN", "Hänsynsregler i miljöbalken" och "Riksintressen"

Riksantikvarieämbetet

- Ämbetet bedömer, liksom tidigare, att alternativet Förbifarten, i det utförande som presenteras i vägutredningen, påtagligt skadar riksintresset/världsarvet på Lovön. Materialet i vägutredningen har inte kompletterats eller förändrats i sådan utsträckning att det föranleder någon ändring av Ämbetets tidigare ställningstagande.
- Ämbetet anser att de förändrade trafikflöden, som blir följden av ett genomförande av Förbifarten som det presenteras i vägutredningen, utgör ett hot mot förutsättningarna att bevara världsarvets värden. En för kulturmiljöfrågan tillfredställande utredning av den öst- västliga trafiken på väg 261 förbi Drottningholm ser Ämbetet som en absolut nödvändig åtgärd att utföra i nära samband med projektet Förbifarten.
- Ämbetet anser att utredningen Förbifarten bör kompletteras med en bedömning av de långsiktiga effekterna av exploateringar på Mälaröarna.
- I Vägverkets framtagna PM om masstransporter under byggtiden beskrivs vägtransporter i stället för sjötransporter. Ämbetet efterlyser en plan som inte innebär några vägtransporter förbi Drottningholm. För att påverkan på natur- och kulturmiljö ska kunna minimeras under byggtiden behöver frågan om masstransporter som helhet fördjupas.

Ämbetet skriver i ett kompletterande yttrande daterat 2007-11-19 bl a följande:

Ämbetet har tagit del av det kompletterande material som Vägverket tagit fram efter två seminarietillfällen vid vilka Ämbetet haft möjlighet att delta.

Det kompletterande materialet från Vägverket redovisar i första hand verkets utredning av möjligheterna att landskapsanpassa trafikplats Lovö. Ämbetet konstaterar att Vägverket gjort ett ambitiöst arbete, som enbart rör frågor om lokalisering och utformning av trafikplatser och tunnelmynningar. Såväl de direkta som indirekta konsekvenserna för kulturmiljön i landskapet som helhet kvarstår.

Ämbetet bedömer att Förbifarten alltså innebär påtaglig skada på riksintresset/världsarvet på Lovön. Enligt Ämbetets tolkning av MB:s bestämmelser bör projektet därmed inte ges tillåtlighet.

Vägverkets kommentar

Tillsammans med Riksantikvarieämbetet, Statens Fastighetsverk och Ekerö kommun har en omfattande studie genomförts av hur trafikplatserna kan anpassas till Lovöns kultur- och naturmiljö. Detta arbete har främst syftat till att fördjupa kunskapen om att förbättra vägutredningens lösningar. Arbetet har också medfört att anslutningar på Lovön blir bättre anpassade till den känsliga miljön. Samtidigt har också väg 261 studerats med avseende på framkomlighet, barriäreffekter och visuell påverkan i världsarvet Drottningholm.

Se också Vägverkets kommentarer till Ekerö kommun, samt under "Riksintressen".

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)

Sammanfattningsvis finner SIKA att det otvivelaktigt är ett till omfånget gediget utredningsmaterial som Vägverket tagit fram. Ändå finner SIKA att beslutsunderlaget inte är tillräckligt utvecklat för att ett väl avvägt beslut i ärendet ska kunna fattas. Det beror dels på att väsentliga frågor inte behandlas eller redovisas i utredningsmaterialet, dels på att de avvägningar som ligger till grund för Vägverkets ställningstagande inte helt tycks vara förankrade i utredningsmaterialet.

När det gäller planeringsprocessen och beslutsunderlaget i ett generellt perspektiv anser SIKA att beredningsremissen med dess underlagsdokument och de ansatser och avgränsningar som gjorts i framtagande av beslutsunderlaget exemplifierar ett alltför snävt synsätt och endimensionellt sektoriellt tänkande. Detta angreppssätt framstår i ett ålderdomligt ljus idag när det blir alltmer tydligt för de flesta att det tvärtom krävs transportslagsövergripande ansatser för att lösa de stora utmaningar som inte bara transportsystemet utan samhället i stort står inför.

SIKA finner det bakvänt att en planeringsprocess av denna dignitet inleds med att ett lösningsalternativ formuleras, istället för att förutsättningslöst identifiera och formulera de problem som ska lösas och därefter analysera

vilken lösning som är den bästa. Genom att utgå från lösningen verkar i det aktuella fallet det fortsatta utredningsarbetet haft som utgångspunkt att försöka anpassa argumentationen för det önskade alternativet till de lagkrav och samhällsmål som finns. De övriga alternativen som ingått i utredningen har därför oundvikligen hamnat på mellanhand. Nackdelen med detta är inte enbart av metodkaraktär utan riskerar att leda till en samhällsekonomiskt ineffektiv användning av investeringsmedel.

SIKA konstaterar att underlagsmaterialet som bifogats beredningsremissen inte motsvarar de krav som bör ställas på transparens i beslutsunderlag i offentlig verksamhet. Det gäller t ex den samhällsekonomiska kalkylen, som innehåller flera preciserade antaganden och oredovisade underlag som tycks ha stor betydelse för kalkylens utfall. En brist är att underlagsrapporterna till beredningsremissen inte utgår från det fattade beslutet att trängselskatt ska införas permanent i Stockholm. Således är det t ex svårt att bilda sig en uppfattning om den samhällsekonomiska nyttan eftersom kalkylen baseras på fel utgångsläge.

SIKA anser att underlagsmaterialet i beredningsremissen är ett typexempel på beslutsunderlag som behöver underställas dels en behovsprövning och dels en granskning av en oberoende expertkommitté tillsatt av regeringen enligt den modell som nu införts i Norge för kostnadsberäkningar för alla projekt med kostnad över 500 Mkr.

SIKA anser också att det finns stora osäkerheter i den redovisade kalkylen. Är det förordade vägalternativet samhällsekonomiskt lönsamt enligt den samhällsekonomiska kalkylen? SIKA finner detta svårt att besvara. Kalkylens egen slutsats är att både Förbifarten och Diagonalen är lönsamma.

När det gäller det specifika fallet med nord-sydliga förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet i Stockholm konstaterar SIKA att huvudsyftet med en ny förbindelse är att förbättra tillgängligheten mellan de två regionhalvorna i länet. Men det är viktigt att utröna vem som får nytta av denna förbättrade tillgänglighet. SIKA konstaterar t ex att den nationella långdistanta trafik som behöver passera Stockholms län över Saltsjö-Mälarsnittet är liten. Behovet av en ny tvärförbindelse mellan regionhalvorna framstår således som en i första hand regional fråga. Det handlar då om att:

- Öka tillgängligheten till arbetsmarknaden för boende i regionen och dess omland. I vägutredningen redovisas tillgänglighetsmått för detta i form av andel arbetsplatser som kan nå inom en viss restid.
- Öka möjligheterna att resa/transportera mellan utpekade regionala kärnor i regionplanen.
- Slutligen ska de nya tvärförbindelserna på detta vis möjliggöra byggande av nya bostadsområden.

SIKA ser ingen anledning till att inte dessa behov skulle kunna täckas lika väl av ett Kombinationsalternativ som enligt vägutredningen bäst bidrar till transportpolitiska mål som tillgänglighet, regional utveckling, miljö, jämställdhet och trafiksäkerhet. Att detta alternativ har utformats på ett icke transparent sätt och utretts mindre noggrant än övriga alternativ är en brist i beslutsunderlaget.

SIKA konstaterar att Vägverkets avfärdande av Kombinationsalternativet sker trots att detta alternativ enligt vägutredningen leder till en ökad eller lika stor tillgänglighet till arbetsplatser i regionen både med bil- och kollektivtrafik för betydligt fler kommuner i länet jämfört med Förbifarten. Endast för Järfälla och Ekerö kommuner ökar tillgängligheten med bil med Förbifarten än med Kombinationsalternativet. För kollektivtrafik ökar andelen arbetsplatser i länet som kan nås med kollektivtrafik inom 45 minuter i Kombinationsalternativet lika mycket eller mer än för vägalternativen i 11 av 12 kommuner.

Vägutredningen påpekar att Förbifarten knyter ihop områden som är svårare att försörja med kollektivtrafik än de övriga alternativen. SIKA anser att detta är kärnfrågan. Ska nya bostadsområden och regional utveckling verkligen planeras utifrån förutsättningen att en ökad utglesning och fortsatt ökad biltrafik blir nödvändig? Prognosen för person- och godstransporters utveckling fram till 2020 visar att det kortväga privatresandet med bil ökar mest och att detta till stor del sker i Stockholmsregionen där det finns god tillgång till kollektivtrafik. SIKA anser att en sådan utveckling är hållbar. Hela diskussionen kring den förordade lösningen för nya nord-sydliga förbindelser bottnar i regionplanen som i sin tur har sitt ursprung i planer från 1960-talet. SIKA ställer sig frågande om inte denna utmaning som det innebär att utveckla samhället och transportsystemet på ett betydligt mer klimatsnålt sätt än hittills ställer helt nya krav på problemlösning, alternativgenerering och transportslagsövergripande synsätt än vad som då var fallet.

Vägverkets kommentar

Behovet av ny förbindelse över Mälaren väster och Stockholms centrala delar är känt sedan länge och har också prövats tidigare. I mitten av 1990-talet utarbetades en arbetsplan för Västerleden som ingick i Dennispaketet. Den formella handläggningen fullföljdes emellertid inte. Sedan dess har behovet accentuerats varför Vägverket 2001 ånyo startade planeringsprocessen och därvid följt nu gällande regelverk som anpassats till MB. I förstudien aktualiseras fyrstegsprincipen. Det kunde dock konstateras att en ny vägförbindelse behövs för att möta regionens behov av transporter vilket föranledde Vägverket att genomföra vägutredningen. Eftersom fyrstegsprincipen då nyligen införts fördjupades resonemangen i vägutredningen enligt vad som framgår under rubriken Fyrstegsprincipen och Kombinationsalternativet. Vägverket ställer sig bakom planeringsprocessen inklusive fyrstegsprincipen och menar att den tillämpats på ett ändamålsenligt sätt. I samband med utställelsen 2005 skickades därför vägutredningen till SIKA som vid det tillfället inte lämnade några synpunkter.

Som en del av nationell och regional planering tas gemensamma planerings- och prognosförutsättningar fram. Det görs i samarbete mellan samtliga trafikverk och SIKA. Förutsättningarna omfattar bl a bränslepris, bränsleförbrukning, priser och taxor, skattesatser, kalkylvärden och inkomstutveckling. I de regionala planeringsförutsättningarna ingår t ex befolknings- och arbetsplatsutveckling. Samtliga dessa antagna planeringsförutsättningar genomgår ett omfattande förankringsarbete. Meningen är att dessa ska vara gemensamma för allt planeringsarbete i synnerhet för prognoser och analyser av transportinvesteringar.

Ett huvudskäl till att gemensamma förutsättningar används för kalkylerna är att de ska få en jämförbarhet mellan olika projekt. Det leder till en ökad transparens, men framförallt till att nyttor och kostnader måste analyseras på samma sätt i alla projekt och alltså inte kan förstöras eller förminskas av särintressen.

Vidare anser SIKA att kalkylen borde ha förutsatt att trängselskatt skulle införas i Stockholm. Vägverket håller med om att det är en viktig omvärldsförutsättning och hade kalkylen och prognosen gjorts nu hade givetvis trängselskatter ingått som en förutsättning. Införandet var dock inte beslutat när kalkylen gjordes, och ett införande verkade vid den tidpunkten inte

särskilt nära förestående. I underlagsrapporten Samhällsekonomiska kalkyler för Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet ingår en känslighetsanalys som visar att Förbifarten skulle vara lönsam även med trängselskatt.

Överhuvudtaget är de förutsättningar som ligger till grund för en trafikprognos långt fram i tiden alltid en gissning. Förutom trängselskatt kan andra förutsättningar förändras: bränslepriser, befolknings- och arbetsmarknadsutveckling, tekniska egenskaper hos fordon o s v. Vägverket beklagar att SIKA inte uppfattar beslutsunderlaget som transparent trots ambitionen att vara tydliga. Det är dock inte möjligt att i varje utredning i detalj redovisa alla förutsättningar. Det är ett av skälen till att trafikverken och SIKA gemensamt har tagit fram modellverktyg och kalkylvägledning. Efter remisstiden har Vägverket Region Stockholm bistått SIKA med ytterligare underlagsmaterial, besvarat ett antal frågor och vid ett möte diskuterat och besvarat frågor kring nord-sydliga förbindelser.

SIKA anser att vissa kostnader saknas i kalkylen. Det är visserligen sant men till saken hör att det också finns nyttor som inte heller ingår. Att intrångskostnader saknas stämmer, vilket också anges.

Den samhällsekonomiska kalkylen är genomförd på gängse sätt med vedertagna metoder för att ge bästa möjliga beslutsunderlag.

Kostnaden för eventuell framtida exploatering av områden vars tillgänglighet ökar bör inte ingå. Om man nämligen i framtiden väljer att bygga bostäder i ett område som fått ökad tillgänglighet måste det betyda att samhället då anser att nyttan av dessa exploateringar är större än kostnaderna.

Att kostnaden för koldioxid från byggande, drift och underhåll av vägarna inte ingår stämmer bara delvis. I priset på el, diesel och andra varor som krävs för dessa aktiviteter ska i princip kostnaden för koldioxidutsläpp ingå. Det är alltså bara om el- och bränsleskatterna etc idag inte speglar de samhällsekonomiska kostnaderna för utsläppen som det stämmer att en del av utsläppskostnaderna inte syns i kalkylen.

Hela trafikprognosen kan aldrig redovisas eftersom en i princip oändlig mängd uttag av data är möjlig. Därför redovisas ett axplock av det som bedöms som mest intressant. Däremot kan ytterligare material tas fram när

specifika frågor ställs. Så har också skett bland annat för att tillgodose SIKA:s behov.

SIKA påpekar att prognoserna för yrkestrafiken vilar på grövre antaganden och att yrkestrafikens nytta står för en stor del av tillgänglighetsvinsterna. SIKA är också osäkra på om det är korrekt att använda tjänstetidsvärden för bil för service- och tjänsteresor. Det är riktigt att prognosmetodik för yrkestrafik är mindre utvecklad än motsvarande metodik för persontrafik. Den yrkestrafik som finns i prognosen är en uppräknig av en uppskattad yrkestrafikmatris som baseras på den så kallade NÄTRA-undersökningen från slutet av 1990-talet. Vägverket delar SIKA:s uppfattning att det vore önskvärt med nyare data och mer utvecklad prognosmetodik för yrkestrafik. Däremot är bedömningen att en mer rättvisande prognos snarare skulle öka Förbifartens nytta än minska den.

SIKA påpekar att det verkar konstigt att posten drivmedelsskatt är positiv trots att koldioxidutsläppen anges minska i kalkylen. Iakttagelsen är riktig och beror på att olika beräkningssätt har använts. Det är beräkningen av den ändrade drivmedelsskatten som är fel. Beräkningen av fordonskostnader tar nämligen ingen hänsyn till skillnaden i bränsleförbrukning i olika vägmiljöer, vilket däremot beräkningarna av utsläppen gör. Denna inkonsekvens har historiska orsaker. De två beräkningsmetoderna har utvecklats på olika håll och med olika syften, och när de samhällsekonomiska beräkningsverktygen EVA och SamKalk konstruerats har man inte sett till att de två beräkningarna gjorts konsistenta. Slutsatsen är alltså att det fel som den förenklade fordonsberäkningen utgör innebär att kalkylen underskattar den totala nyttan. Underskattningen är dock liten i sammanhanget.

Alla kalkyler och prognoser innehåller osäkerhet varav de viktigaste beskrivs i beslutsunderlaget (Samhällsekonomiska kalkyler för Nord-sydliga förbindelser i Stockholm 2006:18).

Valet av diskonteringsränta är en viktig diskussion och där har trafikverken och SIKA enats om 4 procent. Det finns flera argument för att den borde vara lägre men metodiken tillåter inte att ändra räntan i en enskild projektkalkyl. För övrigt skulle en lägre ränta göra projekten ännu lönsammare, eftersom kostnaderna inträffar tidigt men nyttorna infaller sent i kalkylperioden.

Enligt SIKA skulle utredningen visa att Kombinationsalternativet leder till en ökad eller lika stor tillgänglighet till arbetsplatser som Förbifarten. Det är emellertid ett missförstånd, förmodligen beroende på att SIKA endast studerat antal arbetsplatser som kan nås inom viss restid. Detta speglar dock långt ifrån hela tillgänglighetsförändringen, framför allt eftersom man då inte tar hänsyn till att reskostnaderna ökar. Trängselavgifter ökar reskostnaderna men minskar restiderna. Mått som bara tar hänsyn till den komponenten blir därför missvisande. Även om trängselavgifter (normalt) är en samhällsekonomiskt lönsam åtgärd, så är det samtidigt en tillgänglighetsminskande åtgärd eftersom reskostnadsökningen är större än värdet av restidsminskningen. Det positiva samhällsekonomiska nettot uppstår så att säga först när man även beaktar att intäkterna kommer medborgarna tillgodo.

Sjöfartsverket

Sammanfattningsvis ser Sjöfartsverket, utifrån de intressen verket har att bevaka i dagsläget, inte något hinder mot att de studerade alternativen inklusive det av Vägverket förordade alternativet Förbifarten ligger till grund för fortsatt projekteringsarbete.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen förordar alternativet Diagonalen eftersom alternativet ger den minsta påverkan på naturmiljöer i området. Trots att stora delar av leden läggs i tunnlar kommer naturmiljöer att påverkas av anslutnings- och byggvägar.

Skogsstyrelsen poängterar vikten av att kartlägga eventuella nyckelbiotoper och områden med höga naturvärden innan en slutlig bedömning av påverkan görs för val av alternativ.

Vägverkets kommentar

Miljökonsekvensbeskrivningen baseras på den kunskap som idag finns om de områden som berörs. Nyckelbiotoper och naturvärden som berörs har dokumenterats i miljökonsekvensbeskrivningen. Någon ytterligare kartläggning bedöms inte vara nödvändig för att välja korridor.

Socialstyrelsen

Socialstyrelsen har valt att endast lämna synpunkter utifrån de hälsoskyddsaspekter som den har att bevaka.

- Det noteras att MKB:n på ett tydligt sätt redovisar påverkan, effekter och konsekvenser för människors hälsa.
- Socialstyrelsen avstår från att förorda något av alternativen.
- I den fortsatta utredningen bör den miljömedicinska delen utökas med en redovisning av känsliga grupper t ex barn, sjuka och äldre (skolor, förskolor, sjukhus och vårdboende).
- När det gäller buller ger samtliga utbyggnadsalternativ förbättringar mot nollalternativet.
- För partiklar kommer miljö kvalitetsnormen att överskridas i samtliga alternativ men beräknas bli bättre än i 0-alternativet.
- Klimatet påverkas kraftigt negativt av Förbifarten och Diagonalen.
- Säkerheten blir förbättrad och bäst i Förbifarten och Diagonalen.

Vägverkets kommentar

Socialstyrelsens synpunkt att klimatet påverkas kraftigt negativt av Förbifarten och Diagonalen stämmer inte med gjorda analyser och beräkningar. I ett femtonårsperspektiv blir utsläppen av koldioxid ungefär desamma i Nollalternativet som vid utbyggnad av Förbifarten. På längre sikt kommer Förbifarten att medföra något högre utsläpp än Nollalternativet. Skillnaden är dock liten och ligger i ett trettioårsperspektiv på ungefär en halv procent.

Statens Fastighetsverk (SFV)

- SFV vidhåller avstyrkan enligt tidigare remissvar 2005-09-15.
- SFV:s mycket bestämda uppfattning är att nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet, oavsett vilket alternativ som väljs, med nödvändighet även måste lösa trafiken Ekerö – Stockholm på ett sådant sätt att trafiken på väg 261 över Lovön minskar i förhållande till dagens situation.

SFV har tidigare avstyrkt en nord-sydlig förbifart över Lovön därför att alla åtgärder som ökar trafikbelastningen och utgör ingrepp i kulturmiljön påtagligt kommer att skada riksintresset och världsarvet.

SFV anser vidare att kulturmiljön på Lovön är det mest långsiktiga riksintresset jämfört med vägprojektet. En unik kulturhistorisk helhetsmiljö med rötter i förhistorien ska därför bevaras som en berikande rekreativ miljö som, utan påträngande störningar, kan upplevas av besökare idag likaväl som av kommande generationer. SFV värnar om en sådan hållbar utveckling.

SFV skriver i ett kompletterande yttrande daterat 2007-11-28 följande:
Efter remissen SFV tagit del av de diskussioner som förts och de analyser som gjorts av Förbifartens påverkan på Lovön. Därvid har inget framkommit som ger anledning att minska farhågorna vad gäller trafikstörningar i Drottningholms slottsområde.

SFV betonar vikten av att kraftfulla åtgärder vidtas för att, för all framtid, säkerställa att trafikstörningarna i slottsområdet avsevärt minskar.
Om en förbifart i nord-sydlig riktning genomförs måste, enligt SFV:s mening, utformningen bidra till att världsarvet Drottningholm skonas från trafikstörningar, t ex så att Förbifarten och dess avfarter utformas så att Ekerövägen helt frigörs från genomfartstrafik.

Vägverkets kommentar

I det utskickade remissmaterialet fanns bilagan Ekerö kommuns transportförsörjning med följande sammanfattning:
Vägapaciteten och kollektivtrafiken till och från Ekerö behöver förstärkas. Förbifarten skulle ge den kraftigaste förbättringen för både väg- och kollektivtrafiken. Om inte Förbifarten byggs är det mest troliga att nuvarande länsväg 261 måste breddas från tre till fyra körfält. En sådan breddning bedöms medföra ett större intrång i kulturmiljön på Lovön och ökad trafik genom världsarvet Drottningholm än om Förbifarten byggs.

Vägverket anser att de ramper som kommer att vara synliga i landskapet kan ges en sådan utformning att Lovöns kulturlandskap som helhet inte skadas påtagligt. Vägverket delar inte SFV:s uppfattning att Förbifarten försvårar bevarandet av världsarvet Drottningholm. Utan Förbifarten talar prognoserna för en stark trafikökning över Drottningholm och Nockebybron vid en fortsatt tillväxt i Ekerö kommun till år 2030.

Se också Vägverkets kommentar under Ekerö kommun och under Lovön.

Statens Geotekniska Institut (SGI)

SGI tillstyrker att regeringen tillåter vägprojektet nord-sydliga förbindelser i enlighet med Vägverket Region Stockholms ställningstagande. Det av Vägverket Region Stockholm förordade alternativet överensstämmer med

SGI:s prioritering som SGI bedömer vara förenligt med MB:s bestämmelser och intentioner.

Projektet är förenat med geotekniska och miljögeotekniska risker och problem. Det är därför viktigt att riktvärden och kontrollprogram upprättas avseende inläckage i bergtunnlar, grundvattensänknings och grundvattenkvalitet. Beredskap bör finnas för att åtgärda eventuella avvikelser så att skador kan undvikas eller mildras.

Vägverkets kommentar

Vägverket delar den uppfattning som SGI framför om svårigheter och risker vid genomförandet. Vägverket bedömer som helhet att alternativen från geoteknisk synpunkt inte är alternativskiljande med det underlag som finns i detta utredningsskede.

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

SGU har tidigare yttrat sig i ärendet. Då ingen ny information har tagits fram av Vägverket hänvisar SGU till detta yttrande.

Från grundvattensynpunkt respektive vad gäller sparsamhet med ballastmaterial uppvisar förslagen inte några avgörande skillnader. Det är möjligt att vidare utredning av de olika alternativen visar på förhållanden, som till exempel särskilt besvärliga krosszoner, som medför att ett alternativ är mindre lämpligt. Eftersom Kombinationsalternativet inte utretts finns inte underlag att bedöma de geologiska förutsättningarna men de är sannolikt inte alternativskiljande. Kombinationsalternativet torde ge större förutsättningar för att uppfylla andra miljökvalitetsmål till exempel begränsad klimatpåverkan. Alternativet tycks bidra till förbättrad hälsa och trafiksäkerhet. Säkerheten vid transport av farligt gods bedöms öka i vägutbyggnadsalternativen men från vattenförsörjningssynpunkt tillkommer en riskfaktor om alternativet med bro över Lambarfjärden väljs.

SGU konstaterar att alla tre alternativen ger fördelar jämfört med nollalternativet. Kombinationsalternativet stödjer en rad samhällsmål men ger en mindre förbättring av tillgängligheten än de bägge vägutbyggnadsalternativen. Av vägutbyggnadsalternativen förefaller Förbifarten ha fördelar vad avser tillgängligheten medan Diagonalen kommer att innebära en önskvärd sanering av förorenade markområden.

Vägverkets kommentar

Vägverket bedömer som helhet att alternativen från geohydrologisk synpunkt inte är alternativskiljande med det underlag som finns i detta skede. Däremot kan konsekvenserna bli allvarigare i alternativet Diagonalen om geotekniska eller geohydrologiska problem skulle uppstå.

Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)

Miljökonsekvensbeskrivningen visar att Kombinationsalternativet, till följd av lägre trafikvolym och därmed mindre utsläpp, är det gynnsammaste såväl från klimatsynpunkt som beträffande hälsopåverkan av luftföroreningar. Detta alternativ har även tydliga försteg framför de övriga när det gäller uppfyllandet av miljömålen.

Ur hydrologisk synvinkel förordas Diagonalen med alternativ öst vid Lillsjön. Förbifarten bedöms som det minst lämpliga alternativet ur hydrologisk synvinkel eftersom den planerade bron över Lambarfjärden och även två tillfälliga hamnar ligger inom föreslaget vattenskyddsområde för Mälaren. Jämförelsen av alternativa vägsträckningar inriktar sig därför på Diagonalen och Kombinationsalternativet. Diagonalen innebär inte någon permanent påverkan på ytvatten. Däremot kommer den mycket känsliga Lillsjön att påverkas under byggtiden. Alternativ väst innebär särskilt stor påverkan för Lillsjön. En utbyggnad enligt Diagonalen innebär en möjlighet att samla upp och rena dagvattnet från väg E4/E20. Tillsammans med rening av spol- och tvättvatten innebär det en minskad belastning på recipienter även vid ökad trafikvolym. Även Kombinationsalternativet kan innebära liten permanent påverkan på ytvatten.

De gynnsamma egenskaperna hos Kombinationsalternativet enligt ovan bedöms mer än väl väga upp Diagonalens begränsade försteg ur hydrologisk synpunkt och bullersynpunkt, varför SMHI finner att Kombinationsalternativet får ses som bästa alternativ.

Vägverkets kommentar

Vägverkets erfarenhet från befintliga broar visar inte på några stora föroreningsrisker. Möjligheterna att utföra skyddsåtgärder mot utsläpp från olyckor på en ny bro är också större än att åtgärda befintliga broar.

Statens Kärnkraftinspektion (SKI)

De områden som omfattas av de föreslagna vägdragningarna är inte aktuella för en anläggning för slutlig förvaring av använt kärnbränsle och kärnavfall. De är från den utgångspunkten inte av riksintresse enligt 3 kap. 8§ MB. SKI har mot ovannämnda bakgrund inga invändningar mot de föreslagna vägkorridorerna. SKI har heller inga förslag till några särskilda villkor för tillåtlighetsprövningen.

Räddningsverket

Räddningsverket anser att det inte finns underlag som kan styrka att något av alternativen Förbifarten eller Diagonalen är det bästa alternativet från säkerhetssynpunkt.

Vägverket har i dagsläget inte tagit ställning till om tunnlarna kommer att vara utformade så att farligt gods kan tillåtas trafikera dem. Därmed framgår inte om allt farligt gods eller vissa klasser ska gå kvar i befintlig sträckning. Bedömning av projektets säkerhet behöver därför ses som en helhet med ny och befintlig sträckning.

Med de trafikprognoser som projektet bygger på så nås dagens trafikflöde relativt snart i befintlig sträckning av väg E4. Det är därför viktigt att även i fortsättningen beakta trafiksäkerheten i befintlig sträckning. Fortsatt utredning behövs om hur trafiken kan styras via tullar och avgifter för att bli reducerad trafik på sträckor där trafiksäkerheten blir låg på grund av köbildning m m.

Räddningsverket anser att det saknas underlag för att tillstyrka tillåtlighet för något av alternativen från säkerhetssynpunkt med tanke på de långa tunnlarna som båda alternativen innebär. För att utifrån befintligt underlag kunna tillstyrka tillåtlighet behöver därför regeringen föreskriva villkor för att tillgodose det allmänna intresset säkerhet.

Räddningsverket anser att handlingarna i första hand bör kompletteras för att kunna bedöma hur tillfredställande säkerhet kan uppnås i de olika alternativen samt för den trafik som ska fortsätta att trafikera nuvarande sträckning

I andra hand tillstyrker Räddningsverket tillåtlighet för projektet i korridoren Förbifarten under förutsättning att regeringen genom villkor säkerställer att projektet får en sådan utformning att tillfredställande säkerhet uppnås.

Vägverkets kommentarer

Vägverket kommer i samband med upprättande av arbetsplan och bygghandlingar att i en tunnelsäkerhetsgrupp samråda med Räddningsverket, Boverket, Länsstyrelsen, Räddningstjänsten i berörda kommuner samt Ekerö och Stockholms kommuner för att utarbeta program för säkerhetsarbetet.

Väg och Transportforskningsinstitutet (VTI)

- VTI efterlyser en redogörelse hur vissa av utredningens mål förhåller sig till de transportpolitiska målen och regeringens mål om en nationell klimatpolitik.
- Det saknas en samhällsekonomisk analys av Kombinationsalternativet och därför bedömer VTI inte detta alternativ i den samhällsekonomiska analysen.
- VTI kan inte utläsa om de olika vägalternativen leder till påtaglig skada på riksintressen, och därigenom går det inte att svara på om utredningen följer MB. VTI efterlyser därför att MB:s begreppsapparat används.
- VTI efterlyser en definition av begreppet landskap, eftersom en sådan krävs för att ta ställning till om vägutredningen har behandlat landskap i enlighet med MB:s bestämmelser om MKB. Det saknas också en sammanvägd konsekvensbedömning av landskap.
- VTI konstaterar att konsekvensbeskrivningarna oftast är effektbeskrivningar. VTI efterlyser att den kausala kedjan påverkan-effekt-konsekvens följer Vägverkets metodbeskrivning.
- VTI efterlyser förtydligande om energiåtgången i anläggnings- och driftfasen för de olika alternativen eftersom uppgifterna kan påverka tolkningen av konsekvensbeskrivningen.
- VTI anser det inte kan vara tillräckligt tydligt formulerat varför samtliga tre alternativ inte har utretts på någotsånär lika villkor.
- VTI efterlyser prognoser avseende när kapacitetstaket för de tre vägutbyggnadsalternativen nås eftersom det annars inte går att ta ställning

till framtiden, d v s hur ett hållbart samhälle kan tänkas gestalta sig genom eventuella kommande infrastruktursatsningar.

- VTI efterlyser en djupare analys av Förbifartens möjliga påverkan på det framtida exploateringsstrycket på riksintresseområdet Lovön och på världsarvet Drottningholm.
- VTI anser att PM10 kan reduceras för samtliga alternativ genom ett förändrat dubbdäcksanvändande etc. Denna aspekt är därför inte alternativskiljande.
- VTI menar att det är bra att utredningen omfattar tysta områden.

Vägverkets kommentar

Vägverket ser i VTI:s yttrande många likheter med SIKA:s varför verket i huvudsak hänvisar till Vägverkets kommentar under SIKA samt till kommentarer under "BEREDNINGSPRESENTATIONEN och Riksintressen".

REGIONALA MYNDIGHETER OCH ORGAN

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen finner att, Förbifarten och Diagonalen, är tillåtliga enligt 17 kap. MB under vissa förutsättningar och villkor. Länsstyrelsens bedömning är således att regeringen kan ge tillåtlighet till Förbifarten med nedan redovisade förutsättningar och villkor.

Länsstyrelsen föreslår följande villkor:

- Att regeringen samtidigt som tillåtlighet ges för Förbifarten bifaller Riksantikvarieämbetets begäran om att skydda Drottningholms Kungsgård som värdefull fastighet enligt 16 § förordningen 1988:1229 om statliga byggnadsminnen,
- Att Vägverket tillser att anläggningarna ovan jord på Lovön utformas så att dess negativa inverkan på kulturlandskapet minimeras,
- Att Vägverket, efter samråd med berörda myndigheter, upprättar program som redovisar de förhållanden i omgivningen som särskilt bör uppmärksammas under byggskedet med hänsyn till risken för skadlig påverkan och störningar. Programmen ska även innehålla förslag till åtgärder för att motverka sådan påverkan eller störning. Programmen ska

särskilt behandla natur- och kulturmiljön, verksamhetens utsläpp av föroreningar till luft samt störningar för boende. Programmen ska hållas aktuella. Programmen ska redovisas till Länsstyrelsen samt Ekerö och Stockholms kommuner,

- Att Vägverket i samråd med berörda kommuner upprättar en plan för omhändertagande av de berg- och jordmassor som uppkommer vid anläggandet av vägen. Erforderliga masstransporter ska så långt möjligt ske sjövägen så att Drottningholms slott inte passeras. Planen ska godkännas av Länsstyrelsen innan byggnads- och anläggningsåtgärder vidtas.
- Att Vägverket, till skydd för östra Mälaren som vattentäkt, tillser att bron över Lambarfjärden förses med avåkningsskydd som klarar påkörning av fullastat tankbils ekipage. Därutöver ska Vägverket tillse att bron över Lambarfjärden förses med system som förhindrar utsläpp av förorenat vägdagvatten till Mälaren,
- Att Vägverket lägger stor omsorg vid att bron ges en estetiskt tilltalande utformning som minimerar de negativa konsekvenserna för riksintresset Mälaren med öar och strandområden samt områdets värdefulla landskapsbild,
- Att Vägverket tillser att vägens tunnlar och anläggningar i övrigt under mark dimensioneras och utformas så att självutrymning möjliggörs i händelse av olycka. Vägverket ska i samråd med Räddningsverket, Boverket, Länsstyrelsen samt Ekerö och Stockholms kommuner utarbeta ett program för det fortsatta säkerhetsarbetet innan arbetsplanen för vägen ställs ut enligt väglagen (1971:948),
- Att Vägverket vid planering och genomförande ger luftkvalitetsfrågorna en hög prioritet i tunnlar och utomhus intill leden och att tillräckliga åtgärder vidtas så långt tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt för att begränsa hälsopåverkan av eventuellt tillkommande luftföroreningar.

Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att regeringen kan ge tillåtelse till Förbifarten med i detta yttrande redovisade förutsättningar och villkor.

Länsstyrelsen bedömer att det är svårt att undvika att en påtaglig skada på riksintresset kulturmiljö uppstår med alternativ Förbifarten. I Länsstyrelsens samlade bedömning beaktas emellertid även riksintresset nord- sydlig vägförbindelse samt att samtliga berörda kommuner förordar Förbifarten. Vid en vägning mellan riksintressen ska företräde ges åt det ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning (3kap 10 § MB). Länsstyrelsen anser att en nord-sydlig vägförbindelse är nödvändig för att främja en sådan långsiktig hushållning i Stor-Stockholm. Riksintresset nord-sydlig förbindelse kan därmed, som Länsstyrelsen bedömer det, bäst tillgodoses med Förbifarten.

Vägverkets kommentar

Vägverket är medvetet om de stora kultur- och naturvärden som passeras av den föreslagna vägsträckningen. Vägverket bedömer dock att det intrång som tunnelmyningarna och anslutningsvägarna på Lovön medför är begränsat, särskilt med hänsyn till den långsiktiga positiva inverkan som avlastningen av trafiken på väg 261 förbi Drottningholm medför.

Vägverket vill inte motsätta sig att Drottningholms Kungsgård skyddas som värdefull fastighet. Verkt utgår dock från att regelverket kring den värdefulla fastigheten utarbetas i samförstånd så att behovet av att underhålla och förbättra befintlig väg kan tillgodoses även i framtiden.

Vad gäller bron över Lambarfjärden så kommer dess utbyggnad att ske så att största möjliga hänsyn tas till riksintresset Mälaren med öar och strandområden.

Vägverket kommer i samband med upprättande av arbetsplan och bygghandlingar att i en tunnelsäkerhetsgrupp samråda med Räddningsverket, Boverket, Länsstyrelsen, Räddningstjänsten samt Ekerö och Stockholms kommuner för att utarbeta program för säkerhetsarbetet.

Vägverket föreslår att tillåtligheten förenas med villkor. Villkoren överensstämmer i huvudsak med de av Länsstyrelsen föreslagna med undantag från föreslaget villkor om skydd av byggnadsminne som inte ligger inom ramen för denna tillåtlighetsprövning.

Regionplane- och trafiknämnden

Nämnden finner att det nu framtagna underlaget för tillåtlighetsprövningen av en ny västlig förbindelse över Saltsjö- Mälarsnittet i allt väsentligt uppfyller MB:s krav och att de bedömningar som gjorts är förenliga med MB:s bestämmelser.

Flerkärnighetskonceptet som lanserades i RUFS 2001 , och som också är en av de bärande idéerna i arbetet med en ny regional utvecklingsplan, syftar enkelt uttryckt till att söka bryta trenden mot ett allt mer perifert och utspritt bebyggelsemönster. Genom att försöka koncentrera delar av tillväxten till områden med god utvecklingspotential och att i goda kommunikationslägen skapa förutsättningar för såväl en god tillgänglighet och ur flera aspekter mer resurseffektiva transporter såväl totalt sett som specifikt för biltrafiken. Så t ex visade trafikanalyserna att med tillkomsten av regionala och delregionala kärnor bröts hittillsvarande trend mot ökande bilreselängder. Som framgår av de kompletterande studier Vägverket låtit göra efter utställelsen av vägutredningen beräknas Förbifarten jämfört med Diagonalen både på kort och lång sikt vara det alternativ som skulle ge störst tillgänglighetsvinster och därmed vara det alternativ som bäst stödjer en resurseffektivare tillväxt.

Vad gäller Förbifarten och riksintresset för kulturmiljövården på centrala Lovön instämmer nämnden i Vägverkets bedömning att den i vägutredningen redovisade vägkorridoren är förenlig med MB:s krav. Passagen av Lovön sker till 80 procent i tunnel och genom att Förbifarten beräknas avlasta trafiken på väg 261:s inre och känsligaste del förbi Drottningholm med ca en tredjedel. Förslaget innebär från trafiksynpunkt snarare en förbättring än en försämring jämfört med nollalternativet. Till detta kommer att Förbifarten skulle innebära att Ekerös sårbarhet minskar genom att det ensidiga beroendet av väg 261 och den öppningsbara Nockebybron försvinner. Dessutom bör, som Vägverket också påpekat, de möjligheter som finns till ytterligare anpassningar tas till vara i anslutning till upprättandet av mer detaljerade arbetsplaner. Den MKB som Vägverket upprättat i anslutning till vägutredningen har även granskats av Centrum för folkhälsa, Miljömedicinska enheten inom Arbets- och miljömedicin, i första hand för att bedöma behovet av eventuella ytterligare utredningar. Sammanfattningsvis konstateras att de miljöfaktorer som är av intresse från miljömedicinsk synpunkt i den aktuella miljökonsekvensbeskrivningen är beskrivna på ett tillfredställande sätt.

Vad gäller miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) bedöms bägge vägalternativen leda till överskridanden i "nya" områden men också till att överskridandena sammantaget är mindre än i nollalternativet. Detta på grund av att mängden utsatta personer minskar genom den omfördelning av trafik som förslagen ger upphov till. Nämnden kan, i likhet med Vägverket och Länsstyrelsen, därmed konstatera att alternativen bidrar till en totalt sett förbättrad situation med positiva hälsoeffekter.

Vägverkets kommentar

Vägverket delar Regionplane- och trafikinämndens uppfattning att Förbifarten bidrar till en förtätad region genom uppbyggnad av de regionala kärnorna och att utbyggnaden sammantaget kommer att innebära positiva hälsoeffekter.

Landstinget i Södermanlands län

Se Regionförbundet Sörmland.

Landstinget i Uppsala län

Inget yttrande.

Länsarbetsnämnden

Inget yttrande.

Länsstyrelsen i Södermanlands län

Inget yttrande.

Länsstyrelsen i Uppsala län

Inget yttrande.

Länsstyrelsen i Västmanlands län

Inget yttrande.

Mälardalsrådet

Inget yttrande.

Regionförbundet i Uppsala län

Regionförbundet har tidigare yttrat sig till Vägverket, Region Stockholm över vägutredningen Effektivare Nord-Sydliga förbindelser. I yttrandet förordade

förbundet att det fortsatta utredningsarbetet ska inriktas på ett genomförande av alternativ Förbifarten. De skäl som regionförbundet framförde är att detta alternativ ansluter till den regionala utvecklingsplanen och att det också ger en god anslutning till de nationella vägarna E4, E18 och E20.

Regionförbundet ser därför med tillfredsställelse på Vägverkets ställningstagande att Förbifarten bör föras vidare i planeringen och genomföras bland annat därför att alternativet stödjer den regionala utvecklingsplanen och är det alternativ som bäst tillgodoser regionens fortsatta utveckling.

Regionförbundet Sörmland

Regionförbundet anser det vara mycket angeläget att kapaciteten genom och förbi Stockholm förstärks både på järnvägs – och vägnäten. Sett ur Sörmländskt perspektiv innebär trängseln på bl a Essingeleden att tillgängligheten till viktiga målpunkter i centrala Stockholm, norrförorterna och Arlanda/Uppsala är begränsad.

Regionförbundet anser att Förbifarten sammantaget är det bästa alternativet och att detta på bästa sätt stödjer utvecklingen av en flerkärnig Stockholm-Mälarenregion.

Kommunförbundet Stockholms län, KSL

KSLs roll är att samla och förmedla den samlade regionala synen i frågor som är av vikt för länets utveckling. KSL förordar Förbifarten.

KSL vill därutöver tillägga att Ekerö kommuns synpunkter på hur byggnationen ska gå till måste tillmätas stor vikt.

DIREKT BERÖRDA KOMMUNER

Ekerö kommun

Ekerö kommun vill ta sin del av ansvaret för tillväxt och utveckling i Stockholmsregionen men det kan inte ske till vilket pris som helst för kommunens medborgare.

- Väg 261 kommer inte att avlastas, utan kommer att få ökad belastning efter det att Förbifarten byggs.
- Förbifarten kommer inte att lösa, utan försvåra trafiksituationen vid Brommaplan.

- Förbifartens anläggningsskede kommer att i flera avseenden medföra svåra störningar för kommunen och bör därför genomföras på ett sådant sätt att dessa störningar minimeras.
- Väg 261 kommer att vara den i särklass viktigaste förbindelsen för resor till och från Ekerö kommun även om Förbifarten kommer till stånd. En kapacitetsökning på väg 261 måste därför åstadkommas oavsett om Förbifarten byggs eller inte.
Ekerö kommun anser att väg 261 snarast bör breddas och byggas ut med ett extra körfält (från tre till fyra filer med ett kollektivtrafikkörfält i vardera riktningen) på sträckan Brommaplan – Tappström.
- Som en konsekvens av ovanstående måste en ombyggnad av flaskhalsen vid trafikplats Brommaplan prioriteras och tillkomma som en del av nödvändiga förbättringar av det samlade trafikflödet längs Drottningholmsvägen. Ekerö kommun anser att ombyggnadsåtgärder för planskildhet eller annan trafikseparering vid Brommaplan snarast måste komma till stånd så att bättre framkomlighet och ökad trafiksäkerhet för de boende och verksamma på Ekerö kan säkerställas.
- Under anläggningsskedet leder projektet Förbifarten till genomgripande provisorier och störningar avseende trafik och miljö i Ekerö. Under denna omfattande förändringsprocess måste Ekerös transportförsörjning likväl fungera.
Ekerö kommun anser att material- och masstransporter ska ske via provisoriska hamnar på Lovön och inte på de redan idag tungt belastade lokala vägavsnitten. Ekerö kommun anser att en mellanlagring av massor inom kommunen, med mycket omfattande transporter och i övrigt negativa miljöeffekter som följd, inte är acceptabel.

I Vägverkets beredningsremiss har i huvudsak inga av de villkor som angavs i kommunens remissyttrande 2005-10-04 beaktats. Ekerö kommun anser att Förbifarten endast kan genomföras under förutsättning att Vägverket tillmötesgår kommunens ovan angivna krav.

Sker inte detta kan Ekerö kommun inte vidhålla sin positiva inställning till tillkomsten av Förbifarten och anser att projektet då inte ska genomföras. Ekerö kommun skulle, som en konsekvens av detta, följaktligen inte beredas möjlighet att ta sin del av ansvaret för tillväxt och utveckling i regionen och därmed sammanhängande behov av effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet.

Vägverkets kommentar

Ekerö kommun har idag endast en landförbindelse med fastlandet nämligen väg 261 från Tappström till Brommaplan. Vägen har ett körfält ut från Stockholm och två in mot Stockholm varav ett är upplåtet endast för kollektivtrafik under morgonrusningen. Signalanläggningar finns på flera platser mellan Tappström och Brommaplan. Dessutom är både Nockebybron och Tappströmsbron öppningsbara.

I remissarbetet med Förbifarten har Ekerö kommun krävt att fysiska åtgärder ska utföras på väg 261. Den föreslagna vägsträckningen för Förbifarten är utformad som tunnel inom hela kommunen utom över Lambarfjärden mot Grimstaskogen. Förbifarten innebär en långsiktig trafiklösning för Ekerö genom att ytterligare två förbindelser med fastlandet, en mot norr och en mot söder skapas.

Utan Förbifarten talar prognoserna om en stark trafikökning över Drottningholm och Nockebybron vid en fortsatt tillväxt i Ekerö kommun fram till år 2030. Trafikprognoserna visar entydigt att Förbifarten kommer att avlasta väg 261 vid passagen av världsarvet Drottningholm. Detta medför i sin tur en avlastning av Brommaplan. På sträckan mellan Tappström och trafikplatsen på Lovön ökar däremot trafiken som en följd av Förbifarten.

I Förbifarten ingår endast de delar av väg 261 inom korridoren som behöver byggas om för anslutning av ramperna till och från leden. Eventuell ombyggnad på ömse sidor ingår således inte i projektet och hanteras i annan ordning.

Stockholms stad är väghållare för Brommaplan. Det är således inte Vägverkets ansvar att åtgärda de redan idag kända kapacitetsproblemen. För att underlätta framkomligheten på kort sikt har dock en arbetsgrupp mellan Vägverket Region Stockholm och staden etablerats. Gruppens uppgift är att identifiera flaskhalsar i vägsystemet utan hänsyn till väghållarskap och föreslå lämpliga åtgärder för att förbättra framkomligheten.

Ekerö kommuns synpunkter på att trafikplats Brommaplan behöver förbättras är således en fråga för i första hand Stockholms stad.

I yttrandet från Stockholms stad sägs bl a följande:

Till skillnad från Diagonalen löser också Förbifarten trafikförsörjningen av Ekerö, vilket innebär att överbelastningen vid främst Brommaplan dämpas väsentligt.

Mellan Nockeby och Tappström är Vägverket Region Stockholm väghållare. För den sträckan påbörjar Vägverket i samarbete med Ekerö kommun inom kort en förstudie för att precisera problembilden och identifiera möjliga lösningar på kort och lång sikt.

För trafikplats Lovö och passagen av Drottningholm har vägutredningen också fördjupats i samarbete med bland annat Ekerö kommun. Resultatet redovisas i fyra rapporter som kommunicerats med kommunen. Här konstateras exempelvis att breddning till fyra körfält förbi Drottningholm inte är möjligt inom nuvarande vägområde och svårigen kan kombineras med kulturmiljövårdens intressen. Däremot kan en möjlighet vara att göra ett körfält reversibelt så att kapaciteten och framkomligheten med dagens tre körfält motsvaras av en konventionell fyrfältsväg. Se även kommentar till Riksantikvarieämbetets yttrande.

Eventuellt behov av breddning mellan Tappström och trafikplatsen på Lovön får belysas i den planerade förstudien.

Väg 261 kommer givetvis även med Förbifarten att vara en viktig förbindelse för ekeröborna. Betydelsen kan dock komma att förskjutas mot de nya förbindelserna i både nordlig och sydlig riktning med Förbifarten. Detta genom att tillgängligheten till arbetsplatser ökar så att valet av arbetsplats kan ske mera fritt.

Vägutredningen avhandlar visserligen byggskedet mer ingående än vad som är brukligt men ändå på ett översiktligt sätt. I arbetsplaneskedet sker även produktionsplanering för att klarlägga markbehov för etablering, upplag, transportvägar mm. Hantering av bergmassor kommer också att bli föremål för vidare utredning. Vägverket menar att borttransport av bergmassorna kan ske med lastbil på väg 261. Åtgärder kommer då att vidtas så att framkomlighet och säkerhet blir tillfredsställande. Hur transportererna bör läggas upp och vilka upplagsplatser som kan användas avser Vägverket att utreda i nära samarbete med Ekerö kommun. I anslutning till bron över Lambarfjärden och tunnelmynningen på norra Lovön planeras en tillfällig hamn i enlighet med vägutredningen.

Den känsliga miljön på Lovön ger Vägverket anledning att noga planera genomförandet och söka samråd med kommunen, Riksantikvarieämbetet och Statens Fastighetsverk med flera för att finna godtagbara lösningar.

Huddinge kommun

Huddinge kommun ställer sig bakom Vägverkets ställningstagande att förordna Förbifarten som det alternativ som bör sökas tillåtlighet för i enlighet med MB.

I enlighet med Huddinge kommuns och Stockholms stads strategiska utvecklingsprogram, vilket är en stomme i samarbetet för utveckling av området kring Kungens Kurva vid Skärholmen, ska arbete bedrivas för att skapa en gemensam stadsmiljö som är lättillgänglig, attraktiv och rymmer en bred mångfald av företag, handel, upplevelser och bostäder. Pågående arbete med gemensamma planeringsförutsättningar ska klargöra hur den fysiska utvecklingen av området ska ske över tiden. Det är därför av yttersta vikt att anslutningspunkterna till en förbifart utformas på sådant sätt att det stöder utvecklingen av den regionala kärnan samt skapar god tillgänglighet till området.

Förbifarten har i betydande delar lagts i tunnel i förhållande till det tidigare utredda Västerledsalternativet. Tunnellösningar är generellt positiva för trafiksystemet och miljön. Däremot ställer de hårda krav på orienterbarhet vid utformning av trafikplatser.

Kopplingen mellan Kungens Kurva och Förbifarten blir i vägutredningens utformning mycket svag med svårorienterade till- och frångarter via lokalnätet. Den förväntade trafikökningen på det regionala vägnätet innebär även att trafikbelastningen för trafikplats Kungens Kurva och trafikplats Lindvreten blir mycket hög. Ytterligare kopplingar mellan Kungens Kurva och Skärholmen har visat sig vara nödvändiga. Vidare krävs att Förbifarten medges en direkt och lättorienterad förbindelse med Masmolänken/Botkyrkaleden, som också ingår i den så kallade tvärleden. Anslutningslösningarna i området behöver därmed fortsatt bearbetning. Förbifarten är det alternativ som på bästa sätt uppfyller uppställda projektmål. Alternativet vilket tidigare bl a benämnts som Västerleden, har sedan decennier tillbaka funnits med som en förutsättning för kommunal planering och framtida regionförstoring. Såväl i Huddinge kommuns översiktsplan som

i RUFS 2001 och andra övergripande planeringsdokument har planeringsförutsättningar för Förbifarten skapats och alternativet förordats för nord-sydliga förbindelser i regionen.

Det är endast i Förbifarten som Stockholmsregionens framtida struktur med flerkärnig utveckling stöds i ett längre perspektiv. Alternativet skapar bäst förutsättningar för tillgänglighet inom regionen, medger den genaste förbindelsen för långdistanstrafik och tillgodoser bäst regionens behov av tvärgående kollektivresande. Samtidigt skapar det långsiktigt bäst förutsättningar för avlastning av befintliga trafikleder såväl för ytterområdena som för de centrala delarna.

Huddinge kommunen instämmer i Vägverket Region Stockholms resonemang angående Förbifartens förenlighet med MB och anser att tillåtlighet för detta alternativ bör sökas. För att minimera osäkerheten kring den kommunala och regionala planeringen för regionen anser Huddinge kommun att det är lämpligast att Vägverket söker tillåtlighet för Förbifarten som enda alternativ.

Vägverkets kommentar

Se Vägverkets kommentar under Stockholms stad.

Järfälla kommun

Järfälla kommun hävdar nu, liksom i tidigare samråd av utredningen om effektivare nordsydliga förbindelser i Stockholmsregionen, att Förbifarten är det bästa alternativet för Järfälla kommun och för regionen som helhet.

Sollentuna kommun

Kommunen ingav i samband med förberedande remiss inför tillåtlighetsprövning inget yttrande. I samband med utställning av vägutredningen yttrade kommunen följande:

Kommunen delar Vägverkets uppfattning om behovet av en nord-sydlig förbindelse och anser att vägen ska byggas så fort som möjligt. Sollentuna förordar alternativ Förbifarten. Trots att Diagonalen skulle ge Sollentunaborna bättre tillgänglighet kan alternativet inte förordas eftersom vägsträckningen skulle byggas parallellt med väg E4 på sträckan Silverdal-Häggvik. Detta anses ge oacceptabla effekter.

Solna stad

Solna stad delar Vägverkets och Länsstyrelsens uppfattning att såväl Diagonalen som Kombinationsalternativet inte innebär någon konflikt mellan olika riksintressen och Natura 2000-områden. Om Förbifarten är förenlig med MB:s bestämmelser eller inte anser staden vara svårt att avgöra. Det är dock av yttersta vikt att en ny förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet snarast kommer till stånd. Alternativet Förbifarten har länge varit en förutsättning för Stockholmsregionens planering och den politiska förankringen kring detta alternativ är mycket stark i regionen.

Stockholms stad

Vid den tidigare remissen av vägutredningen 2005 förordade staden genom kommunstyrelsen en utbyggnad av Förbifarten.

Av vägutredningens två huvudalternativ Förbifarten och Diagonalen har Förbifarten under olika namn varit en grundläggande förutsättning i regionplanearbetet och för kommunens planering av trafik och bostäder sedan decennier tillbaka. Förbifarten kommer att minska trängseln i regionens centrum och gynna den trafik som ska passera Stockholm. Den medför att en större del av regionen avlastas vad gäller biltrafik än vad som skulle åstadkommas med Diagonalen samtidigt som den ökar den totala trafikkapaciteten i Stockholmsregionen.

Förbifarten är det alternativ som på bästa sätt tillgodoser det behov som regionförstoringen i Stockholm-Mälardalen medför. Den kommer att öka möjligheterna att bo och arbeta i olika delar av regionen.

Till skillnad från Diagonalen löser också Förbifarten trafikförsörjningen av Ekerö, vilket innebär att överbelastningen vid främst Brommaplan dämpas väsentligt.

Kontoren anser sammanfattningsvis att inget som framkommit sedan stadens tidigare svar på vägutredningen ger anledning till ett förändrat ställningstagande från stadens sida vad gäller val av alternativ för nord-sydlig förbindelse. Kontoren instämmer därmed i Vägverkets ställningstagande att Förbifarten bör föras vidare i planeringen och genomföras.

Vägutredningen uppvisar allvarliga brister rörande Kungens Kurva-Skärholmenområdets anslutningar till Förbifarten. Vägprojektet behöver här

omarbetas så att bättre tillgänglighet skapas till trafikledssystemet genom att störande och svårorienterade omvägar undviks, så att dagens trafikbarriär på platsen inte förstärks så att den omöjliggör den sammanhängande stadsbygd mellan Skärholmen och Kungens Kurva som Stockholm och Huddinge gemensamt eftersträvar samt att den regionala trafiken inte försämrar för trafiken på lokalvägnätet som redan idag är hårt belastat.

Stockholms läns befolkning kommer enligt prognoser från RUFS 2001 samt Vision Stockholm 2030 att öka med mellan 400 000 – 600 000 fram till år 2030. Detta ställer krav på ett högt bostadsbyggande under hela denna period. För att skapa bra förutsättningar för detta måste spår och vägar byggas ut till att svara mot det ökade resandet som länets växande befolkning ger upphov till. Om inte nödvändiga investeringar i trafikinfrastrukturen kommer till stånd kan bostadsbyggandet försvåras. Kombinationen lågt bostadsbyggande och ett bristfälligt transportsystem skapar också ohållbara förutsättningar för en utveckling av länets näringsliv och arbetsmarknad och därmed också för den sociala välfärden.

Stockholms stad förordar Förbifarten framför Diagonalen.

Reservationer och särskilda uttalanden har gjorts av 35 personer vars synpunkter samlats i slutet på remisskrivelsen.

Vägverkets kommentar

Stockholms stad och Huddinge kommun har i sina remissynpunkter redovisat ett gemensamt intresse av att vidareutveckla den regionala kärnan Skärholmen – Kungens kurva och framfört att trafikplatsen, som den redovisas i vägutredningen, inte är till fyllest. Mot den bakgrunden har Vägverket deltagit i kommunernas arbete och översiktligt studerat alternativa lösningar som skulle bidra till bättre tillgänglighet till Förbifarten från både Skärholmen och Kungens kurva. Resultatet hittills pekar mot att det finns bättre lösningar inom korridoren för Förbifarten. Avsikten är att i arbetsplaneskedet driva arbetet vidare för att komma överens med kommunerna om en effektiv lösning och en lämplig ansvarsfördelning.

Sundbybergs stad

Sundbybergs stad instämmer i att alternativet Förbifarten är det alternativ som bör föras vidare i planeringen och genomföras.

Förbifarten är det alternativ som för Sundbybergs del bedöms uppfylla de uppsatta projektmålen bäst.

Södertörns Brandförsvär

Brandförsvaret anser att regeringen bör ge tillåtlighet till vägprojektet men att man förenar det med villkor som innebär att man uppnår en skälig säkerhetsnivå för hela vägprojektet, både under byggtiden och efter vägens öppnande för trafik. För att minimera trafiksäkerhetsriskerna under byggtiden förordas att masstransporter ska ske via de tillfälliga hamnanläggningar och båttransporter som tidigare föreslagits. Härigenom kan omfattande lastbilstrafik för masstransporter på Ekerövägen minimeras.

Vägverkets kommentar

Vägverket menar att konceptet för tunnelsäkerhet och val av lösningar bäst sker i en process i nära samarbete med berörda parter. Vägverket kommer i samband med upprättande av arbetsplan och bygghandlingar att i en tunnelsäkerhetsgrupp samråda med Räddningsverket, Boverket, Länsstyrelsen, Räddningstjänsten i berörda kommuner samt Ekerö och Stockholms kommuner för att utarbeta program för säkerhetsarbetet.

Vägverkets syn på transport av bergmassor på väg framgår av Vägverkets kommentarer till Ekerö kommuns remissynpunkter.

ÖVRIGA KOMMUNER I STOCKHOLMS LÄN**Botkyrka kommun**

Inget yttrande.

Danderyds kommun

Kommunerna inom Stockholm Nordost-samarbetet, Danderyd, Norrtälje, Vallentuna, Täby, Österåker och Vaxholms stad.

Stockholm Nordost ställer sig bakom Vägverket Region Stockholms ställningstagande daterat 2006-10-11. De viktigaste motiven är följande:

- Förbifarten uppfyller på bästa sätt projektmålen.

- Förbifarten stödjer den regionala utvecklingsplanen och är det alternativ som sammantaget bäst tillgodoser regionernas fortsatta utveckling med bejakande av trafikpolitiska och miljömässiga krav.
- Förbifarten är av riksintresse och genom utformningen med flera långa tunnlar tas största möjliga hänsyn till miljön så att intrången i känsliga områden begränsas och kan tillåtas.
- Bred uppslutning finns i regionen för Förbifarten.
- Planering och utbyggnad i kommunerna förutsätter sedan länge tillkomsten av Förbifarten.

Haninge kommun

Haninge kommun har i ett yttrande över vägutredningen 2005 för Nord-sydliga förbindelser förordat Förbifarten. Haninge kommun har inga synpunkter vad gäller tillåtlighetsprövningen enligt 17 kap. MB, utan står fast vid sitt tidigare yttrande.

Lidingö stad

Lidingö stad anser att Förbifarten är anpassad till förslaget till ny regionstruktur och bäst uppfyller de kriterier som ligger till grund för vägutredningen. Förbifarten, i kombination med en framtida Östlig förbindelse, ger möjligheter att minska trafikbelastningen i Stockholms centrala delar samtidigt som en utbyggnad av kollektivtrafiken möjliggörs på ett enklare sätt.

Nacka kommun

Inget yttrande.

Norrtälje kommun

Se Danderyds kommun.

Nykvarns kommun

Inget yttrande.

Nynäshamns kommun

Inget yttrande.

Salems kommun

Inget yttrande

Sigtuna kommun

Inget yttrande.

Södertälje kommun

Kommunen berörs inte direkt av de föreslagna utbyggnadsalternativen men konstaterar att Förbifarten bäst uppfyller Södertäljes och södertörns-kommunernas syn på hur väginfrastrukturen kan stödja regionens utveckling mot en gemensam arbetsmarknad och en flerkärnig region.

Täby kommun

Se Danderyds kommun.

Tyresö kommun

Inget yttrande.

Upplands Bro kommun

Kommunen förordar alternativet Förbifarten.

Förbifarten är av stor betydelse för kommunen. Leden skulle bidra till att flytta tyngdpunkten i Stockholmsregionen västerut, där de bästa utbyggnadsmöjligheterna finns.

Upplands Väsby kommun

Kommunen stöder Vägverkets förslag Förbifarten.

Vallentuna kommun

Se Danderyds kommun.

Vaxholm kommun

Se Danderyds kommun.

Värmdö kommun

Inget yttrande.

Österåker kommun

Se Danderyds kommun.

KOMMUNALA BOLAG OCH FÖRVALTNINGAR

Stockholm Vatten

Inget yttrande.

Norrvatten

Inget yttrande.

Stockholms Brandförsvär

Stockholms brandförsvär ser allmänt positivt på översänt underlag. Möjligheter att leda dagens genomfartstrafik utanför innerstaden bedöms ge fördelar bl a avseende risk utifrån transporter av farligt gods i tätbebyggda områden, under förutsättning att de nya trafikledernas dragning beaktar dessa parametrar. Vidare bedöms ett allmänt bättre flöde på dagens genomfartsleder påverka brandförsvärets kör- och framkomsttider positivt. Då utredningskoncepten innehåller tunnellsättningar vill brandförsväret lyfta fram tunnlar som speciella karaktär vid olycksförlopp och räddningsinsatser, vilket ska tas hänsyn till vid vidare utredningar.

Skyddsåtgärder bör undersökas för att höja säkerheten i tunnelsträckningar. Sådana åtgärder kan vara ventilation, dagvattensystemets utformning, olika tekniska lösningar med mera. Tekniska lösningar ska utformas på ett enkelt och robust sätt. Säkerheten för utrymmande personer i tunnlar och räddningsinsatser ska inte vara avhängiga av tekniskt komplicerade utformningar.

I de redovisade alternativen ingår långa tunnelavsnitt som framförallt behöver utredas med avseende på personsäkerhet. Det säkerhetskoncept som framkommer av dessa utredningar är mycket viktiga att beakta redan i det tidiga projekteringsskedet. Med tanke på längden av de avsnitt som planeras vill Stockholms brandförsvär framhäva vikten av att man tittar på optimala säkerhetslösningar och inte förutsätter dagens lösningar som mall. Andra lösningar än i Södra och Norra länken kan således komma att bli aktuella.

Vägverkets kommentarer

Vägverket kommer i samband med upprättande av arbetsplan och bygghandlingar att i en tunnelsäkerhetsgrupp samråda med Räddningsverket,

Boverket, Länsstyrelsen, Räddningstjänsten i berörda kommuner samt Ekerö och Stockholms kommuner för att utarbeta program för säkerhetsarbetet.

Brandkåren i Attunda

Brandkåren i Attunda ser positivt på en nord-sydlig förbindelse i Stockholmsområdet. Denna förbindelse ger förhoppningsvis en bättre trafiksituation i Stockholms län. Samtliga presenterade alternativ bygger på att stora delar av vägsträckningen är underjordsanläggning d v s tunnlar, vilket kan medföra en komplexitet vid räddningsinsatser.

Brandkåren i Attunda ser det viktigt att beakta säkerhetslösningar för tunnelavsnitten. Att finna optimala säkerhetslösningar är väsentligt. Dagens lösningar för tunnlar bör inte fungera som enda modell i en projektering. I en projektering bör även olyckscenarier och olycksförloppsutvecklingar simuleras med syfte att finna bra säkerhetslösningar och olycksförloppsutvecklingar simuleras med syfte att finna bra handlingsätt.

Vägverkets kommentar

Se Vägverkets kommentar under Stockholms Brandförsvar.

NÄRINGSLIV**Svenska Kraftnät AB**

Inget yttrande.

Samordningsgruppen Skärholmen – Kungens Kurva

Inget yttrande.

Schenker

Förbifarten är den absolut bästa lösningen såväl från miljösynpunkt som att förbättra servicen till näringslivet inom Stockholmsområdet genom att tillgängligheten ökar bl a för söderifrån kommande fjärrfordon. Även möjligheten att öka godstrafiken via järnväg ökar genom att förbindelsen mellan Årstaterminalen och Lunda blir snabbare.

Stockholms Handelskammare

En väl fungerande infrastruktur är mycket viktig för att underlätta tillväxt och utveckling. Handelskammaren förordar därför Förbifarten.

Diagonalen ger inte alla de positiva effekter som Förbifarten ger. Exempelvis kommer inte avlastningen av väg E4/E20 och Essingeleden att bli lika stor.

När det gäller Kombinationsalternativet ger det inte förbättrad framkomlighet och inte heller en bättre miljö eftersom Essingeleden fortfarande ska ta emot all trafik.

Stockholm – Lunda företagsgrupp

Förbifarten är det enda alternativ som stöder en möjlig utveckling av näringslivet i Stockholm och Mälardalsområdet.

Stockholms Nyttotrafikkommitté

Förbifarten är det mest fördelaktiga alternativet eftersom det ökar framkomligheten för genomfartstrafiken samt ett effektivare sätt att förflytta sig mellan norr och söder över Mälarsnittet och på så vis uppnå en bättre ekonomi, och service till kunderna, lägre bränsleförbrukning, bättre trafiksäkerhet och miljö för både natur och personal. Detta alternativ utgör den bästa lösningen då Förbifarten börjar redan vid Kungens Kurva och avlastar infarten till Stockholm.

Svenskt Näringsliv

Inget yttrande.

Sveriges Åkeriföretag ABC Åkarna

Förbifarten är det mest fördelaktiga alternativet.

Sätra Segeltorp Företagsgrupp

Den sammantagna bedömningen av miljöeffekterna i de fyra alternativen är till fördel för Förbifarten, även om den anses inkräkta mer på natur och friluftsliv än övriga alternativ. Detta uppvägs av det faktum att Förbifarten miljömässigt avlastar de tätbefolkade områdena öster ut, som i dag besväras av trafikinfarkter. Om något annat av alternativen genomförs kommer dagens

miljökonsekvenser att finnas kvar där och öka i takt med tillväxten av regionen. Byggs Förbifarten förbättras miljöbalansen inom regionen.

Vinsta företagsgrupp

Inget yttrande.

Tensta Företagarförening

Se Sättra Segeltorp Företagsgrupp.

FastPartner AB

Se Sättra Segeltorp Företagsgrupp.

Lunda Nova Näringslivscenter

I tidigare remissomgång lämnades synpunkter och motiv varför Förbifarten förordas. Det enda alternativ som stöder en möjlig utveckling av näringslivet i Stockholm och Mälardalsområdet.

Centrum Kompaniet i Stockholm AB

Centrum Kompaniet förordar alternativ Förbifarten. Alternativet torde ge den klart bästa effekten när det gäller att minska genomfartstrafiken i innerstaden och den bästa sammankopplingen mellan norra och södra Stockholm, mellan väg E4/E20, väg E18 och den nya Norrortsleden. De långa sträckor där leden går i tunnel borgar också för minskade störningar för boende m fl, från ljud, buller etc.

.

**INTRESSEORGANISATIONER, FÖRENINGAR OCH
PRIVATPERSONER****LO**

Inget yttrande.

TCO

Inget yttrande

Motormännens Riksförbund

Motormännens Riksförbund har i flera tidigare remissvar påtalat vikten av effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Vi har länge varit övertygade om att kringfartsleder ökar framkomligheten samtidigt som den

främjar trafiksäkerheten i tätorterna där de oskyddade trafikanterna rör sig. I remissomgången hösten 2005 förordade Motormännens Riksförbund alternativet Förbifarten. En uppfattning som vi håller fast vid.

Ståthållarämbetet Drottningholms slottsförvaltning

Inget yttrande.

Arbetsgruppen för bevakning av Stora Essingen

Inget yttrande.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

MB:s lokaliseringsregel innebär att en verksamhet eller anläggning ska lokaliseras så att syftet uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö. Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen jämför därför de båda vägutbyggnadsalternativen Förbifarten och Diagonalen från den utgångspunkten. Som underlag används bedömningarna i den mil MKB som ingår i Vägverkets vägutredning.

- Förbifartens ytläge på norra Lovön och bron över Lambarfjärden med anslutningar i Grimstaskogen medför en stor förändring i ett tidigare oexploaterat område med stora negativa konsekvenser för landskapskaraktären.
- Förbifarten är det alternativ som skulle få störst negativ påverkan på kulturmiljön, främst genom fysiska intrång i kulturhistoriskt värdefulla landskapsmiljöer, i synnerhet vid passagen vid Järva Friområde men också på södra och norra Lovön och vid Lambarfjärdens opåverkade utmarksstränder.
- Förbifarten är den av korridorerna som berör flest naturmiljöer med höga värden. Vägen påverkar riksintresset Mälarens öar och strandområden, regionala värden vid Järvafältet och flera naturmiljöer av kommunalt intresse.
- Med Förbifarten bedöms konsekvenserna för friluftsliv och rekreation som större och allvarligare än med övriga utbyggnadsalternativ. Diagonalen påverkar endast ett mindre antal områden, som mest av kommunalt värde.
- Förbifarten med bron över Lambarfjärden innebär risker för att vattnet i Mälaren och därmed Stockholmnas dricksvatten förorenas vid en olycka.

- Båda vägalternativen leder till ökad biltrafik och ökade luftföroreningar. Endast Kombinationsalternativet ger minskad trafik och därmed lägre luftföroreningshalter. Även ur klimatsynpunkt är Kombinationsalternativet bättre med lägre koldioxidutsläpp.
- Förbifarten med bron över Lambarfjärden innebär att tidigare tysta områden på norra Lovön och i Grimstaskogen minskar i utbredning. Det innebär stora negativa konsekvenser eftersom det är ont om rekreationsområden med låga ljudnivåer i Stockholmsområdet.

Av ovanstående framgår också tydligt att Förbifarten med bron mellan norra Lovön och Grimstaskogen inte är det alternativ som innebär minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, har översänt 8351 namnunderskrifter som hittills erhållits mot den motorvägsbro ingående i Förbifarten som planeras sträcka sig från Lovön över Lambarfjärden in i Grimstaskogen.

Argumenten från dessa är bl a följande:

Naturreservatet Grimstaskogen och Lovön hotas av en sexfilig motorväg – på en 26 meter hög bro över Mälaren. Bron är en del av Förbifarten (f.d. Västerleden) med planerad byggstart om några år om Vägverket får sin vilja igenom hos regeringen.

Grimstaskogen är ett av Västerorts viktigaste rekreationsområden. Året runt njuter tusentals människor av områdets natur, bad och stränder, de enda tillgängliga för många som bor i västra Stockholm.

Med en 40 meter bred motorvägsbro som landar mitt i hjärtat av naturreservatet, mellan Kanaan- och Maltesholmsbaden, sprids buller och avgaser från 120 000 bilar/dygn kilometervis längs stränderna och över Grimstaskogen. Detta kommer att förstöra vår gemensamma tysta, gröna oas för all framtid.

Vägverkets kommentar

Förbifarten har utformats med största möjliga hänsyn till miljön genom att 16 av 21 km förläggs i tunnel. Med den kunskap och erfarenhet av underjordiska motorvägssystem med långa tunnlar, som fanns när vägutredningen utarbetades, begränsades den lämpliga längden för huvudtunneln till 10 km.

Passagen av Lambarfjärden bedöms då vara den sammantaget bästa platsen för en sträcka ovan mark.

Av vägutredningens MKB (sidorna 165-168) framgår att endast cirka en hektar av Grimsta friluftsområdes 300 hektar varaktigt behöver tas i anspråk. Ett större område berör i första hand synintrycket av bron och buller från trafiken på bron. Vid Kaananbadet har bakgrundsnivån inför arbetsplanen för Västerleden uppmätts till 45-50 dB(A). Med modern teknik bör denna nivå endast höjas marginellt med den nya bron.

Vid inrättandet av Grimsta natur- och friluftsområde förutsattes att Förbifarten med bro över Lambarfjärden skulle kunna byggas.

Vägverket avser att följa Länsstyrelsens rekommendation att vid utformning av bron över Lambarfjärden lägga vikt vid estetik och bullerskydd, vilket också föreslagits som villkor för tillåtligheten.

Föreningen Mariehäll

Förbifarten ger den långsiktiga förändring av trafiksituationen som avses. Förbifarten skapar bäst möjlighet till regional utveckling och knyter samman de norra och södra delarna av regionen samt avlastar redan hårt ansträngda delar av nuvarande vägnät så som t ex Essingeleden och väg 261 på Ekerö och vid Brommaplan.

Föreningen Nej till Ålstensleden

En motorvägsled enligt förslaget Diagonalen avvisas med skärpa. Föreningen ifrågasätter Vägverkets mandat att formulera projektmål och också att trafiktillväxten blir så stor som anges i prognoserna. Diagonalen är dåligt anpassad till kommunernas markanvändningsplaner. Med Diagonalen blandas lokal och regional trafik med långdistant trafik.

Föreningen Nej till Västerleden

Förbifarten är inte förenlig med MB av flera skäl. Förbifarten strider bl a mot hushållningsbestämmelserna i 3 kap. och 4 kap. MB och är inte heller förenlig med 2 kap. MB. I övrigt hänvisas till den analys Länsstyrelsen i Stockholms län gör i sitt yttrande 2006-01-26 över Vägverkets utredning. I yttrandet konstaterar Länsstyrelsen, dels att alternativet Förbifarten innebär stora

konflikter med riksintressen för naturvård, friluftsliv och kulturmiljö, dels att alternativet Diagonalen inte innebär sådana konflikter.

Vägverkets kommentar

I Länsstyrelsens senaste remissvar daterat 2007-08-16 framförs bl a följande: Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att regeringen kan ge tillåtlighet till Förbifarten så som den redovisas i förslaget från Vägverkets Region Stockholm och med i detta yttrande redovisade förutsättningar och villkor. Länsstyrelsen bedömer att det är svårt att undvika att en påtaglig skada på riksintresset kulturmiljö uppstår med alternativ Förbifarten. I Länsstyrelsens samlade bedömning beaktas emellertid även riksintresset nord-sydlig förbindelse samt att samtliga berörda kommuner förordar Förbifarten. Vid en vägning mellan riksintressen ska företräde ges åt det ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning (3 kap. 10 § MB).

Se ytterligare kommentarer under "Hänsynsregler i miljöbalken" och "Riksintressen".

Föreningen Rädda Lovö

Klimatproblemen talar mot att nu börja bygga stora trafikleder med lång byggtid som Förbifarten och Diagonalen. Starka natur- och kulturmiljöintressen (jfr MB 3 kap. och 4 kap.) talar mot Förbifarten. Regeringen har fattat beslut om trängselavgifter och kommer troligen att fatta beslut om Citybanan innan beslut om Förbifarten kan komma till stånd. Därmed är viktiga delar av ett trovärdigt Kombinationsalternativ på plats. Det bör kompletteras med mindre omfattande vägutbyggnader, där t ex Diagonalen kan delas upp i etapper och de konkreta utbyggnadsplanerna av tvärsparvägen och andra spårutbyggnader m m kan övervägas. Härigenom går det att åstadkomma effektiva trafiklösningar som är förenliga med klimatproblemen. De stora lederna kan nu avföras ur diskussionen.

Vägverkets kommentar

Kombinationsalternativet uppfyller inte projektmålen och har därför avförts av Vägverket. Tillvägagångssätt och motiv redovisas under rubriken Fyrstegsprincipen och Kombinationsalternativet.

Hägerstens hembygdsförening

Inget yttrande.

Mälaröarnas naturskyddsförening

Vägalternativen avvisas helt, i synnerhet alternativet Förbifarten som hotar världsarvet Drottningholm. Framkomligheten kommer inte att öka på väg 261. Nya vägar genererar ny trafik som ger ökade miljöproblem. Angeläget är seriösa försök med trängselavgifter och utbyggd kollektivtrafik. Vägbygget orsakar förlust av värdefull natur och kultur samt närströvområden. I längden blir det också omöjligt att förhindra exploatering på Lovön.

Vägverkets kommentar

För trafik på väg 261 och förbi världsarvet Drottningholm, se kommentarer till Ekerö kommuns remissyttrande samt rubriken Lovön. Beträffande trängselskatter och utbyggd kollektivtrafik se också "Fyrstegsprincipen" och "Kombinationsalternativet".

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen och Naturskyddsföreningen i Stockholms län rekommenderar Vägverket att avstå från att söka tillåtlighet för en ny sexfilig motorväg väster om Stockholm. Nyttan av en ny väg är inte i proportion till kostnaden i form av pengar och miljöpåverkan. Förbifarten är därtill inte tillåten enligt 1 kap. 1§, 2 kap. 6 § samt 3-4 kap. MB liksom 13 § väglagen. Vägverket bör mot denna bakgrund avbryta planeringen av Förbifarten och istället inrikta arbetet på att i samarbete med bl a Banverket, SL och berörda kommuner dels verka för sådana förändringar att den befintliga infrastrukturen utnyttjas mer effektivt, dels starkt främja kollektivresande bl a genom nya spårförbindelser och höjd kvalitet. Förändringar av existerande regelverk och skatter, bl a beskattningen av förmånsbilar, drivmedelsskatter, regler för reseavdrag, regional kontroll av trängselskatter samt dessas integrering i den regionala trafikplaneringen, skulle på kort tid och till låg kostnad kunna effektivisera regionens transportsystem. Åtgärder av detta slag har betydligt större potential att effektivt främja de transportpolitiska målen i Stockholmsregionen än dyrbara satsningar på ny infrastruktur, t ex Förbifarten.

Vägverkets kommentar

Vägverket konstaterar att Förbifarten får konsekvenser för natur- och kulturmiljön men uppfyller samtidigt projektmålen bättre än i övriga alternativ. Genom att förlägga stora delar av Förbifarten i tunnel kan

intrången begränsas kraftigt. Förbifarten är baserat på RUFS 2001 som förespråkar en flerkärnig region med anslutning till både Mäläröarna och Barkarby – Jakobsberg. En ny nordsydlig förbindelse är en infrastrukturåtgärd baserad på ett långsiktigt perspektiv.

Trängselskatter och utbyggd kollektivtrafik kan inte tillgodose regionens transportbehov, vilket kommenteras under Fyrstegsprincipen och Kombinationsalternativet.

Se ytterligare kommentarer under ”Hänsynsregler i miljöbalken” och ”Riksintressen”.

Nätverket Bevara Mäläröarna

Inget yttrande.

Ulvsunda villaägarförening

Diagonalen är inte ett acceptabelt alternativ.

Byggandet av Förbifarten påverkar miljön negativt under en lång men dock begränsad tidsperiod. De förslag som Vägverket presenterar gällande lösningar av negativa miljöfaktorer som tillkommer vid byggandet av Förbifarten ser vi som kreativa och positiva.

Förbifarten är det enda genomförbara alternativet.

Västerleds trädgårdsstadsförening

Föreningen har yttrat sig löpande under samrådsprocessen. Föreningen avvisar alternativ Diagonalen.

Kungl. Drottningholms Golfklubb

Golfklubben har inte fått ta del av ”beredningsremissen”.

Det störande inslag som Förbifarten innebär är förödande, kan leda till förlustverksamhet och i värsta fall medlemsflykt och likvidation för Golfklubben.

Vägverkets kommentar

Kungliga Drottningholms Golfklubb har haft samma möjligheter som övriga att framföra sina synpunkter i den omfattande kommunikation som ägt rum kring förstudie och vägutredning. Enskilda medlemmar har också kontaktat Vägverket för information.

I kommande arbetsplaneskede avser Vägverket att fördjupa kontakterna med golfklubben.

STF – Stockholmskretsen

I stort sett samtliga områden som berörs av Förbifarten finns mycket stora legitima intressen som berör natur, friluftsliv, kultur och turism. De flesta ingår i några av Storstockholms viktiga grönstrukturer, Storstockholms Gröna Kilar. STF vill även peka på att det välbesökta och av UNESCO utsedda världsarvet Drottningholms slott med slottspark berörs.

Länsstyrelsen har förstått detta och förordade 2006 sträckningen Diagonalen.

Stockholmskretsen förordar Diagonalen. Diagonalen ger mindre intrång och uppfyller bättre önskemålen om effektivare nordsydlig vägtrafik. Detta alternativ medför också en bättre avlastning i Stockholmstrafiken, i och med att den ligger närmare centrum. Med en eventuell anslutning av Södra Länken minskar även trycket på att bygga en oönskad Österled. Stockholms kollektivtrafik och de numera många invånare som är utan bil har en betydligt större nytta av Diagonalen än av Förbifarten.

Vägverkets kommentar

Beträffande Länsstyrelsens yttrande se kommentar till Föreningen Nej till Västerleden.

Världsarvet Drottningholm berörs inte direkt. Indirekt avlastas väg 261 förbi Drottningholm av Förbifarten vilket kommenteras under "Lovön" samt i kommentar till Ekerö kommun.

Privatpersoner och föreningar

Från privatpersoner och föreningar med huvudsaklig adress Lovön, Vällingby, Hässelby och Skärholmen har 46 skrivelser/e-post inkommit.

I samtliga skrivelser/e-post framförs att man är emot en utbyggnad enligt alternativ Förbifarten.

De huvudsakliga argumenten är:

Vägverkets fortsatta planer på att bygga Förbifarten under Lovön kommer att bli förödande för all framtid för ett unikt och värdefullt kulturområde.

Även Världsarvet Drottningholm blir sargat och förstört om de enligt planerna hundratals tunga sten- och jordtransporterna kommer att trafikera vägen genom Drottningholm varje dag under minst 10 år. Hela Lovön inklusive Världsarvet är dessutom ett mycket uppskattat utflyktsmål och rekreationsområde för mängder av stockholmare och turister.

Vägverkets kommentar

Se kommentarer under "BEREDNINGSREMISSEN".

BEREDNINGSREMISSEN

Nedan redovisas Vägverkets kommentarer i frågeställningar som tagits upp av flera instanser vid beredningsremissen eller som är av mer övergripande karaktär.

Alternativhanteringen

I beredningsremissen har synpunkter på alternativhanteringen framförts. De olika alternativen skulle inte ha utretts på likvärdigt sätt. Det har även framförts att utredningen genomförts för att stödja en förutfattad mening nämligen att alternativ Förbifarten är det bästa. Alternativen skulle således bara ha utretts för att tillgodose lagens krav. Så är inte fallet.

De tre alternativen Förbifarten, Diagonalen och Kombinationsalternativet har samtliga utretts på systemnivå. Detta bedöms vara tillräckligt för att belysa graden av måluppfyllelse. Eftersom Kombinationsalternativet inte på ett tillfredsställande sätt uppfyller projektmålen har Vägverket inte haft anledning att fördjupa kunskaperna om detta alternativ.

Kombinationsalternativet är ett ickealternativ. De båda vägutbyggnadsalternativen däremot uppfyller projektmålen om än på något olika sätt. Därmed fanns anledning att fördjupa utredningen av Förbifarten och Diagonalen för att på ett rättvist sätt kunna jämföra dem sinsemellan och med nollalternativet.

En svårighet har varit att Förbifartens vägkorridor till stora delar sammanfaller med den under 1990-talet för Västerleden utarbetade men inte fastställda arbetsplanen som går mycket längre i detaljeringsgrad än vad vägutredningen för Förbifarten gör. I vissa delar finns därför mer detaljerad kunskap om Förbifarten än om Diagonalen. För att kunna jämföra vägutbyggnadsalternativen har båda alternativen utretts till en för

vägutredningar normal omfattning och detaljeringsnivå. Med tanke på projektets speciella karaktär går vägutredningen i vissa stycken till och med längre än vad som är normalt. Som exempel kan nämnas konsekvenserna under byggtiden. Alternativhanteringen avhandlas också i miljökonsekvensbeskrivningen på sidan 20.

Fyrstegsprincipen och Kombinationsalternativet

Fyrstegsprincipen hör normalt hemma i förstudieskedet så att en eventuell vägutredning kan koncentreras till sista steget nämligen nybyggnad av väg. När förstudien genomfördes var emellertid fyrstegsprincipen ny och rutinerna ännu utvecklade. Enligt rekommendationerna från förstudien anger därför direktiven till vägutredningen fortsatt studium av möjligheterna att tillgodose transportbehoven genom i första hand utbyggd kollektivtrafik och vägavgifter.

För att hantera fyrstegsprincipen valde vägutredningen att arbeta med Kombinationsalternativet. Detta togs fram med samma ambition som för vägutbyggnadsalternativen och för att på bästa sätt tillgodose projektets mål. Bestandsdelarna blev därför

- några vägförbättringar som skulle främja vägtransporter över Saltsjö-Mälarsnittet,
- kraftfull utbyggnad av kollektivtrafiken både kapacitets- och kvalitetsmässigt samt
- införande av trafikstyrande vägavgifter.

Kombinationsalternativet skulle alltså

- utnyttja befintliga vägförbindelser effektivare,
- erbjuda flera kollektivtrafikresor, nya reserelationer, ökad turtäthet och bekvämare resor samt
- styra efterfrågan från bilresor till kollektivtrafikresor.

Sammansättningen av Kombinationsalternativet ger förutsättningar för maximal överflyttning från individuellt till kollektivt resande. Trots detta visade det sig vid utvärderingen att alternativet inte löser uppgiften i första hand vad gäller

- att knyta samman de norra och södra länsdelarna,
- att möjliggöra en flerkärnig region samt

- att ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt.

Kombinationsalternativet är således ett ”icke-alternativ”. Det bedömdes dock som rimligt att ställa ut alternativet tillsammans med Förbifarten och Diagonalen. Inkomna synpunkter efter utställelsen gav inget nytt varför Kombinationsalternativet avfördes från vidare utredning.

Ett vanligt sätt att beskriva tillgänglighet utgörs av stapeldiagram av den typ som finns i vägutredningen på sidorna 92 och 172. Dessa anger hur många arbetsplatser som kan nås inom 30 minuter med bil respektive inom 45 minuter med kollektivtrafik. Denna redovisning ger bara en dimension av begreppet tillgänglighet och visar heller inga dramatiska skillnader mellan de olika alternativen med undantag för Ekerö som gynnas kraftigt av Förbifarten. För att få en bredare belysning av begreppet tillgänglighet redovisar vägutredningen en modell som inkluderar minskat resande, förändrade restider och högre reskostnader. Modellen och resultatet framgår av vägutredningen på sidorna 90, 91, 93, 173 och 174. Tillgängligheten mätt på detta sätt visar att Kombinationsalternativet varken bidrar till en sammanhållen region eller en fortsatt ekonomisk utveckling vilket Förbifarten gör.

Kritik har framförts mot att Kombinationsalternativet skulle innehålla onödigt dyra och ineffektiva satsningar. Även om så skulle vara fallet saknar det betydelse eftersom inte ens detta maximalt kollektivtrafikkvänliga alternativ förmår lösa de viktigaste målen för projektet.

Samtidigt vill Vägverket framhålla kollektivtrafikens speciella betydelse för att möta efterfrågan på persontransporter i Stockholmsområdet varför ytterligare satsningar på kollektivtrafiken är väsentliga.

Förbifarten kommer att möjliggöra effektivare kollektivtrafikförbindelser för olika busslinjer över Saltsjö-Mälarsnittet och från Ekerö till nya målpunkter både norr och söder om Mälaren.

Samhällsekonomisk lönsamhet

I vägutredningen redovisas inte några samhällsekonomiska beräkningar. Metoderna var nämligen inte anpassade för storstadsförhållanden och beräkningarna gav inte robusta resultat. Numera har modellerna förbättrats och nya beräkningar har genomförts. Därmed finns tillförlitligt underlag för att bedöma nyttan av projektet. De nya resultaten redovisas i (bilaga 2

Samhällsekonomiska kalkyler 2006:18 – CD-skiva) till beredningsremissen. Där framgår bland annat att Förbifarten är samhällsekonomiskt lönsam.

Klimatmålet

Enligt beredningsremissens bilaga 2 medför Förbifarten, jämfört med Nollalternativet, 3 – 4 procent större trafikarbete i Stockholms län. Av detta drar några remissinstanser slutsatsen att utsläppen av CO₂ skulle öka vilket inte är fallet. Möjligen är det ett missförstånd som kan förklaras av att vägutredningen innehåller uppgifter från tidigare beräkningar som angav ökade utsläpp av CO₂. De nya beräkningarna, utförda efter vägutredningen (bilaga 2 – CD-skiva) visar ungefär samma utsläpp för Förbifarten som för Nollalternativet. För att kvalitetssäkra de senaste resultaten gjordes en jämförande analys som också bifogades beredningsremissen (Emissioner av koldioxid, jämförande analys av olika beräkningar, 2007-02-23) (bilaga på CD-skiva).

Vägverket kan således konstatera att Förbifarten visserligen medför en viss ökning av trafiken men att utsläppen av CO₂ inte blir större än för Nollalternativet.

Under våren 2008 genomfördes en kvalitetsgranskning av beräknade CO₂ - emissioner av Prof. Dr.- Ing. Udo Becker m fl vid Technische Universität Dresden i Tyskland.

De fyra huvudfrågorna var om lämpliga och bra beräkningsmetoder har tillämpats, om beräkningarna gjorts på tillförlitliga data, om resultaten är rimliga och om det finns anledning att tro att beräkningarna av CO₂- emissionerna över – eller underskattats.

Svaren på frågorna är sammanfattningsvis att lämpliga och bra beräkningsmetoder tillämpats men att det därutöver finns några frågor som bör belysas ytterligare. Beräkningarna har gjorts på en tillförlitlig nivå med förutsättningen att det är fråga om en aggregerad nivå. Resultaten är rimliga men precisionen kan ökas ytterligare med beräkningar som baseras på högre bränslepris, som beaktar att trängselskatter införts och som beräknas med en mer differentierad emissionsmodell med avseende på olika fordonstyper samt mer detaljerade och realistiska körmönster. Frågan om CO₂- emissionerna har över- eller underskattats har inte kunnat besvaras i denna granskning. Det finns indikationer på att de både kan ha över- och underskattats.

Hänsynsregler i miljöbalken

De allmänna kraven på hänsyn till människors hälsa och till miljön framgår av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. MB. De ska tillämpas vid prövning om tillåtlighet, tillstånd m.m.

Vid prövning av ärenden enligt väglagen ska 2 – 4 kap, 5 kap. 3 § och 16 kap. 5 § MB tillämpas.

I väglagen anges de hänsynsregler som gäller vid byggande av väg. Hänsyn ska tas till enskilda och allmänna intressen, särskilt trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö och en estetisk utformning ska eftersträvas (4 §). Vidare ska vägen anläggas så att minsta intrång och olägenhet uppnås utan oskälig kostnad och hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden (13 §).

Förbifarten ska byggas, drivas och underhållas på ett miljömässigt godtagbart sätt i förhållande till hänsynsreglerna. Enligt skälighetsregeln i 2 kap. 7 § MB ska hänsyn tas så långt det inte kan anses orimligt. Nyttan av skyddsåtgärder och försiktighetsmått ska jämföras med kostnaderna för dessa åtgärder. Den påverkan som sedan kvarstår ska enligt 2 kap. 9 § MB godtas, om det inte kan befaras att verksamheten eller åtgärden föranleder skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa och miljön. En otillåten skada för hälsa och miljö är förbudet att överskrida miljökvalitetsnormerna enligt 5 kap. och 16 kap. 5 § MB. Det är inte heller tillåtet att skada livsmiljöer i Natura 2000-områden enligt 7 kap. MB. Även skyddet mot påtaglig skada i 3 kap. och 4 kap. MB ingår i bedömningen av vad som är godtagbart för omgivningen.

Allmänna villkor om hänsyn och försiktighet har föreslagits av länsstyrelsen, se nedan under avsnitt ”Sammanfattning av remissvaren”. Vägverket föreslår att villkoren, förutom villkoret om skydd av byggnadsminne, föreskrivs av regeringen i tillåtlighetsbeslutet.

De huvudsakliga frågor som Vägverket beaktat vid bedömningen av en godtagbar hänsynsnivå enligt hänsynsreglerna framgår av miljökonsekvensbeskrivningen och är följande.

Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet är av stor betydelse för människors hälsa. Partiklar (PM10) är generellt ett problem i tunnelmynningar.

Miljö kvalitetsnormerna ska dock inte tillämpas där människor mera sällan vistas, exempelvis vid arbetsplatser, tunnlar och vägområdet längs med större vägar. I denna del hänvisas till Naturvårdsverkets Allmänna Råd, NFS 2006:5. Försiktighetsmått avseende partiklar kan komma att vidtas under bygg och driftsskedet, efter samråd med länsstyrelsen, om normerna överskrids.

Miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) och kvävedioxid klaras förutom i ett område runt tunnelmynningarna och vid ytläget på norra Lovön. I anslutning till de två tunnelmynningarna placeras ventilationstorn för att tillse att normerna innehålls. Vid ytläget på norra Lovön är inga bostäder belägna inom de områden där normen överskrids. Normerna ska i första hand tillämpas där människor mer stadigvarande vistas.

Miljöstörningar av olika slag under byggskedet kommer fortlöpande att planeras och åtgärdas för att kunna minimeras. Vägverket har föreslagit generella bullervärden och att Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller utomhus och inomhus ska tillämpas. Riktvärdena är vägledande och ska om möjligt klaras. För vibrationer kommer en riskanalys med behövliga kontroller att tas fram i senare skede. Det är Vägverkets uppfattning att störningar som buller och vibrationer inte kommer att betraktas som olägenhet av väsentlig betydelse för hälsan. Genom upprättande av program – efter samråd med berörda myndigheter – kommer förslag till åtgärder för att motverka påverkan eller störning att utarbetas enligt föreslaget villkor.

Buller kommer endast att påverka omgivningen vid tunnelmynningar och de korta sträckor där vägen går i ytläge. En helt ny bullerkälla tillförs i ytläge, samt bro över Lambarfjärden och tunnelmynningar i tidigare ostörda områden, rekreatiomsområden och friluftsbad vid Mälaren. Utbredningen av områden över 55 dB(A) kommer att öka genom att trafikbuller förs in i ”tysta” områden. Bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas för att innehålla riktvärden i den mån det är tekniskt och ekonomiskt rimligt. Kraftfulla bullerskyddsåtgärder på bron i kombination med tystare beläggning och ev. ännu effektivare lösningar kommer att begränsa bullernivåerna. På norra Lovön byggs bullervallar som anpassas till landskapet.

Miljörisker för Mälaren som vattentäkt föreligger dels lokalt under byggtiden av brobygge, provisoriska hamnar och båttransporter och dels i driftsskedet med vägdragvatten och risk för olyckor. Förebyggande åtgärder och villkor om

program för byggskedet medför att skada undviks. Bedömningen enligt miljökonsekvensbeskrivningen är att trafiken på Förbifarten med bron över Lambarfjärden innebär en acceptabelt låg risk för Mälaren som vattentäkt. Skadeförebyggande och skadebegränsade åtgärder kommer att vidtas, bl a kommer vägdagvatten från bro och ytlägen att behandlas lokalt och därefter ledas till Mälaren.

Säkerhetsrisker i tunnlarna ska utredas och risker minimeras. En riskanalys presenteras i miljökonsekvensbeskrivningen. Stora osäkerheter i riskbedömningen finns angående sannolikheten och konsekvenserna för olyckor. Den viktigaste frågan är att höga krav på säkerheten måste ställas för farliga transporter genom vägtunnlarna. Emellertid innebär dessa transporter enligt riskutredningen en mindre risk för hälsa och säkerhet än motsvarande transporter på ytvägnätet genom tät bebyggelse, enligt dagens förhållanden. Ytterligare riskbedömningar kommer att utföras i senare skede. Säkerhet i tunnlarna ska utformas i samråd med Räddningsverket, Boverket, Länsstyrelsen i Stockholms län samt Ekerö och Stockholms kommuner enligt föreslaget villkor.

När det gäller masshanteringen måste stora mängder sprängmassor transporteras från Lovön. När arbetena med tunneldrivningen bedrivs uppkommer sammanlagt ca 15 miljoner ton bergmassor som ska hanteras. Masstransporterna kommer att behöva ske både på land och på Mälaren. Tillfälliga hamnar kommer att behövas för sjötransporterna. Vattenverksamheten som ska bedrivas i Mälaren är tillståndspliktig och prövas enligt 11 kap. MB. Villkor för hamnar och sjötransporter kommer in i miljödomstolens prövning. Mellanlagringsplatser kommer att prövas av miljömyndigheten. Omfattande förebyggande åtgärder kommer att utföras av Vägverket för att minimera de negativa konsekvenserna av masstransporterna, särskilt på Lovön.

Hushållningen med mark och vatten redovisas nedan under rubriken "riksintressen".

Riksintressen

Förbifarten är som statlig europaväg ett utpekat riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § MB. Väg E 4, sträckan Helsingborg – Haparanda, ingår i det utpekade vägnätet som kallas "vägar av riksintresse"

enligt Vägverkets beslut 2004-11-08, SA 10A 2004:9166. Väg E4/E20 och E18 ingår i TEN samt i det nationella stamvägnätet. Förbifarten ingår som en del av den funktion som Vägverket bedömt som riksintresse.

Lovö-Lindö, med världsarvet Drottningholm, är ett utpekad riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § MB.

Mälaren med öar och strandområden är i sin helhet ett riksintresse enligt 4 kap. 1 § MB med hänsyn till natur- och kulturvården. Inom området ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas enligt 4 kap. 2 § MB. Enligt 4 kap. 1 § andra stycket MB utgör bestämmelserna i första stycket och 2-6 §§ inte hinder för utveckling av befintliga tätorter m.m.

Riksintresset Förbifarten påverkar riksintresset Lovö-Lindö samt riksintresset Mälaren med öar och strandområden.

Mälaren med öar och strandområden

Vid prövningen enligt 4 kap. MB av en förbifart väster om Stockholm, handlar det om att finna lämpliga lokaliseringsalternativ i Stockholms-regionen och lämplig utformning av ingreppen med hänsyn till bestämmelsernas syfte.

Förbifarten inverkar på riksintresset Mälaren med öar och strandområden genom bron över Lambarfjärden mellan Lovön och Grimsta med tunnelanslutningar i ytläge på norra Lovön och i Grimstaskogen. Skyddet för riksintressen som 4 kap. MB ger gäller mot påtaglig skada. Enligt förarbetena till naturresurslagen, Prop. 1985/86:3 sid. 171 ff, ska man vid bedömningen ”utgå från de samlade natur- och kulturvården som finns i hela det geografiska område som är berört i ärendet.” Vidare anges att det vid tillämpningen av bestämmelsen ska ”anläggas ett helhetsperspektiv på vad som är en lämplig utveckling i hela det geografiska område som bestämmelsen omfattar.”

Inriktningen i MB vad avser hushållningshänsyn är att mark, vatten och fysisk miljö i övrigt ska användas så att en från ekologisk, social och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning främjas (1 kap. 1 § andra stycket p 4 MB). Bestämmelsen är en vägledning angående vilka

intressen som ska bevakas när en verksamhet ställer anspråk på att förändra en viss markanvändning och hur kolliderande intressen bör avvägas mot varandra. Vidare föreskrivs i 3 kap. 1 § MB att mark- och vattenområde ska användas för det ändamål för vilket det är mest lämpat. Företräde ska ges åt sådana anspråk som främjar en från allmän synpunkt god hushållning.

Vid en samlad bedömning och mot bakgrund av ett helhetsperspektiv finner Vägverket att vägföretaget med bro över Lambarfjärden kommer att innebära en bestående negativ inverkan och därmed medföra en påverkan på områdets skyddade intressen. För ingrepp som kan förorsaka bestående negativ inverkan ska prövas om ingreppet medför en påtaglig skada. Enligt Vägverkets uppfattning kommer den anpassning som gjorts med långa tunneldragningar och med försiktiga placeringar av tunnelmynningar i landskapsrummet mm på Lovön samt övriga skadeförebyggande åtgärder, bl.a. bulleravskärmning, reningsanläggning för vägdagvatten och estetisk utformning som ska utföras på bron över Lambarfjärden att medföra att Förbifarten inte orsakar påtaglig skada på det avgränsade geografiska område av "Mälarens öar med strandområden" som påverkas. Väsentliga delar av Grimstaskogens rekreationsområde kommer att finnas kvar även med en bro. Ytterligare behov av miljöanpassning och kompensationsåtgärder prövas vid detaljutformningen och vid fastställelse av arbetsplanen.

Eftersom det finns utrymme för olika bedömningar kan regeringen vid sin bedömning finna att det föreligger påtaglig skada på riksintresset Mälaren med öar och strandområden. Vid en sådan bedömning kan ändå Förbifarten tillåtas då skyddet för områdenas värden inte ska utgöra hinder för utvecklingen av befintliga tätorter. I förarbetena nämns att med befintliga tätorter avses bl.a. behovet av trafikleder (Prop. 1997/98:45 del 2 sid. 36). I regionplaneringen och vägutredningen verifieras ett stort behov för en lösning av kapacitetsproblemen i förbindelserna mellan den norra och södra delen av Stockholmsområdet. För att avlasta trafiken på andra genomfartsleder samt förbättra möjligheterna för den regionala utvecklingen väster om Stockholm behövs en ny förbifart. Med beaktande av det viktiga samhällsintresse som vägprojektet utgör menar Vägverket att projektet är en del i tätortsutvecklingen i Stockholm. En påtaglig skada på riksintresset Mälaren med öar och strandområden utgör inget hinder för en utbyggnad av Förbifarten eftersom förbindelsen innebär en nödvändig utveckling inom

området med hänsyn till tätortsutvecklingen i Stockholmsområdet vilket ska beaktas vid en tillämpning av undantagsregeln i 4 kap. 1 § andra stycket MB.

Lövö-Lindö

I samband med utställelse av vägutredningen och i beredningsremissen inför tillåtlighetsprövningen anförde flera remissinstanser att Förbifarten skulle påtagligt skada kulturmiljön på Lovön. Vägverkets uppfattning är att så inte blir fallet och att stor hänsyn tagits till kultur- och naturmiljön genom att förlägga stora delar av vägen i tunnel.

Vägverket Region Stockholm initierade på uppdrag av Riksantikvarieämbetet och Vägverket ett arbete tillsammans med Statens Fastighetsverk, Länsstyrelsen och Ekerö kommun. Syftet var att söka åtgärder som ytterligare kunde mildra miljöintrången till följd av Förbifarten. Arbetet var tänkt att ske som en process med deltagande från samtliga parter förstärkta med landskapsarkitekter som inte tidigare arbetat i projektet. Genomförandet skedde i form av ett inledande och ett avslutande seminarium där intressenterna deltog. Däremellan ägde ett antal arbetsmöten rum då Riksantikvarieämbetet, Statens Fastighetsverk och Länsstyrelsen valde att inte delta. Resultatet, som redovisades vid slutseminariet och avrapporterades till Riksantikvarieämbetet och Vägverket, bestod av en rapport som direkt berör korridoren för Förbifarten, nämligen

- Trafikplats Lovön

samt tre rapporter som rör förhållanden utanför korridoren och behandlar åtgärder som inte ingår i detta vägprojekt, nämligen

- Vägen förbi Drottningholm
- Framkomlighetsförslag på Ekerövägen
- Rapport Förbifart Stockholm PM Trafikprognoser

Alla parter har fått tillgång till rapporterna och Riksantikvarieämbetet och Statens Fastighetsverk har kompletterat sina tidigare yttranden i beredningsremissen.

Rapporterna visar möjligheter att förbättra trafikförhållandena inom världsarvsområdet såväl omedelbart som sedan Förbifarten byggts. Den visar också att trafikplats och anslutningar kan lokaliseras och utformas bättre än vad som illustreras i vägutredningen.

Hushållningsbestämmelsen i 3 kap. 1 § MB, som syftar till att välja rätt markanvändning för en viss plats och som gäller allmänt vid avvägningar mellan olika intressen ska, utöver avvägningsregeln i 3 kap. 10 §, tillämpas vid avvägningar mellan olika riksintressen. Av bestämmelsen framgår att "mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning." Enligt förarbetena till 3 kap. 1 § anges följande (Prop. 1997/98:45 del 2 sid. 30): "Vid bedömningen av den lämpligaste användningen av ett område bör alltid möjligheten att samtidigt utnyttja ett område för olika verksamheter undersökas. Utgångspunkten för bedömningen bör vara balkens övergripande mål i 1 kap. 1 § första stycket att främja en hållbar utveckling." Avvägningsregeln i 3 kap. 10 § anger att vid konflikt mellan olika riksintressen ska företräde ges åt det som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Enligt förarbetena till 3 kap. 10 § (Prop. 1997/98:45 del 2 sid. 35) kan det röra sig om olika tidsperspektiv. I sådana fall ska "den användningen ges företräde som på lämpligast sätt främjar en hushållning med mark- och vattenområden i ett långsiktigt perspektiv." Bedömningen innefattar bl.a. kulturella och samhällsekonomiska hänsynstaganden.

Riksintresset på Lovön ska enligt 3 kap. 6 § MB skyddas mot påtaglig skada. Finns inget motstående riksintresse är åtgärder som påtagligt skadar natur- och kulturmiljön otillåtna. Om det däremot finns ett motstående riksintresse ska det långsiktigt lämpligaste väljas även om det skulle påtagligt skada det motstående riksintresset.

Vid framtagande av vägkorridoren Förbifarten har en hänsynstagande planering och lämplig utformning av vägutbyggnaden eftersträvat med hänsyn till riksintressen och kulturmiljön i landskapet. Intrången begränsas vid känsliga passager genom tunnelförläggning. Vägen har lokaliserats i en tunnel under större delen av Lovön. För hela projektet är det 16 km av totalt 21 km som förläggs i tunnel. Ytförlagda delar har anpassats för att undvika påtaglig skada på känsliga miljöer. Tunnelmynningar, cirkulationsplatser samt på- och avfartsramper har optimalt anpassats till landskapsbilden för att undvika skada på de enskildheter i kulturmiljövärdena som konstituerar riksintresset. Den västra anslutningen till Ekerövägen förläggs utanför det kulturhistoriskt värdefulla landskapsrummet kring Edeby gård.

Tunnelmynningarna placeras så att naturliga höjdparter nyttjas och att nyanlagda delar anpassas till landskapet. Stora terrängingrepp undviks genom att de stora öppna landskapsrummen skonas från trafikanläggningar. Anslutningsvägar förläggs till små, mindre synliga landskapsrum och därmed behålls det pastorala landskapet. Den historiska vägstrukturen behålls genom att anslutningen till Förbifarten sker bredvid Ekerövägen.

Den befintliga vägen, väg 261 från Ekerö till Brommaplan, går idag genom den skyddade kulturmiljön på Lovön med det skyddsvärda världsarvet Drottningholm. Väg 261 är Ekerö kommuns enda fasta förbindelse med omvärlden. Trafiken ökar på hela sträckan utan Förbifarten och utgör en allt större negativ påverkan på kulturmiljön. Förbifarten ger ytterligare två förbindelsevägar till och från Ekerö och innebär möjligheter till påtagliga förbättringar vad gäller trafiksituationen på väg 261 genom världsarvet. Utan Förbifarten kommer trafikens inverkan på världsarvet att vara betydligt svårare att hantera. Avvägningen mellan olika intressen ska utgå från den tillkommande påverkan som Förbifarten medför utöver väg 261 och om denna tillkommande förändring innebär en påtaglig skada.

Vägverket anser vid en sammantagen bedömning att det begränsade intrånget i mark- och vattenområden som tunnarna och anslutningsvägarna på Lovön medför gör det möjligt att skydda kulturvärdena i tillräcklig omfattning för att skadan inte ska anses vara påtaglig på riksintresset Lovön. Vissa negativa konsekvenser kvarstår emellertid vid cirkulationsplatsen till Ekerövägen. En försämring av områdets karaktär behöver inte anses vara en påtaglig skada om riksintresset för kultur bedöms tåla förändringen. Förbifarten tillför en mindre merskada i ett av vägar redan exploaterat område. Då påtaglig skada kan undvikas enligt vad som framkommit ovan, finns det en möjlighet att utnyttja området både för bevarande- och vägintrössena.

Om regeringen vid sin bedömning finner att påtaglig skada på riksintresset inte kan undvikas vid val av vägkorridoren Förbifarten, anser Vägverket att områdets beskaffenhet och läge för väg E4 ska bedömas ha företräde framför behovet att bevara de delar av kulturvärdena på Lovön som Förbifarten påverkar.

Hushållningsbestämmelserna bygger på tanken att områden av stor betydelse för samhället ska reserveras för allmänna intressen och försämring ska

undvikas så långt det är möjligt. Om olika allmänna intressen står mot varandra kan dock försämringar godtas, om det långsiktigt ger andra fördelar ur sociala och samhällsekonomiska perspektiv. Ett eller flera intressen kan således prioriteras framför andra. Vid en avvägning enligt 3 kap. 10 § MB ska det långsiktigt lämpligaste riksintresset prioriteras. Vid en samlad bedömning väger riksintresset för en europaväg, väg E4, tyngre än riksintresset för kulturmiljövården för Lovö-Lindö med hänvisning till det stora behov som föreligger att skapa en förbindelse enligt projektmålen för en effektiv nord-sydlig förbindelse i Stockholmsområdet. Vägverket anser att vägsträckningen enligt Förbifarten är lämpligt vald med avseende på mark- och vattenanvändningen i ett långsiktigt hushållningsperspektiv. Valet av riksintresset kommunikation kommer sammantaget att bäst främja en från allmän synpunkt långsiktig hushållning. Markanvändningen är förenlig med balkens mål (1 kap, 1 §) som syftar till att främja en ”hållbar utveckling”. Valet av kommunikationsintresset är resultatet av en sammanvägning av ekologiska, sociala och samhällsekonomiska intressen för att vara förenligt med ett hållbart samhälle.

DET FORTSATTA ARBETET

Ett antal tillståndsprövningar kommer att behövas i planerings- och projekteringsarbetet innan några byggnadsarbeten kan påbörjas. Nedan följer en sammanställning över vilka lagstiftningar som kan beröras av sådana prövningar och på vilka grunder Vägverket bedömer att nödvändiga tillstånd kan lämnas.

Miljöbalken

- **Skydd av områden enligt 7 kap**

Tre kommunala naturreservat kommer att bli berörda i utpekad korridor Hansta-, Grimsta- och Sätmaskogen.

I beslut för respektive reservat förbehåller sig staden möjligheten att i ett senare skede besluta i frågan hur tillgänglighet formellt kommer att medges. Detta kommer att ske antingen genom att ändra gränsen för reservatet och, eller medge dispens.

Hansta naturreservat

”Staden har godkänt förslaget till naturreservat under förutsättning att en eventuell framtida Yttre tvärled vid reservatets östra kant kan genomföras om

detta visar sig nödvändigt. Frågan om en eventuell Yttre tvärleds dragning och utformning utreds och prövas senare i särskild ordning. Om det då visar sig vid en samlad bedömning av olika motstående intressen att vägen ändå bör gå genom reservatet är staden beredd att jämlikt 7 kap. 7 § MB medge undantag från reservatsföreskrifterna eller om synnerliga skäl föreligger ompröva delar av reservatet (beslut 740/1998).”

Grimsta naturreservat

”Staden godkänner förslaget till naturreservat under förutsättning att en framtida Förbifarten kan genomföras. Frågan om trafikledens dragning och utformning utreds och prövas senare i särskild ordning. Om det visar sig vid en samlad bedömning av olika intressen att vägen bör gå igenom naturreservatet avser staden att justera gränsen för naturreservatet (beslut 331-662/2001).”

Sätraskogens naturreservat

”Staden godkänner förslaget till naturreservat under förutsättning att en framtida Förbifarten kan genomföras. Frågan om trafikledens dragning och utformning utreds och prövas senare i särskild ordning. Om det visar sig vid en samlad bedömning av olika intressen att vägen bör gå igenom naturreservatet avser staden att justera gränsen för naturreservatet (beslut 304-1736/2006).”

Kulturresevat

”Igelbäckens kulturresevat kommer att bli berört. I beslutet om införande av reservatet anges att föreskrifterna inte utgör hinder mot att en eventuell nordsydlig förbindelse förbi Stockholm. Om det vid en samlad bedömning av olika intressen visar sig att denna bör genomföras på mark inom reservatet (beslut 304-1836/2006).”

Denna formulering innebär att Förbifarten redan är helt undantagen från reservatsföreskrifterna, och att det därför varken behövs dispens eller gränsjustering för kulturresevatet.

Strandskyddet

Det generella förbudet i 7 kap. MB mot uppförandet av anläggningar i strandskyddat område gäller inte om tillåtlighet medges i regeringens beslut (se 7 kap. 17 § p 2 MB).

Vattenskyddsområde

Kommunerna, Stockholmsvatten, Norrvatten med flera har sökt ett förordnande om vattenskyddsområde för östra Mälaren. Länsstyrelsen kommer att meddela beslut samt anta föreskrifter om inskränkningar i rätten att förfoga över fastigheter inom området (ärende nummer 18513-2001-65713). Från dessa föreskrifter kan länsstyrelse meddela dispens om det finns särskilda skäl.

Särskilda skyddade områden

Länsstyrelsen gör bedömningen, på föreliggande underlag, att Förbifarten kan förenas med Natura 2000-området Edeby ekhage. För att inte fördröja genomförandeprocessen bör denna fråga dock klarläggas genom en tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 a § MB före regeringens tillåtlighetsprövning. En ansökan om tillstånd kommer att inges till Länsstyrelsen i Stockholms län.

- **Miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd enligt 9 kap**

Tillfällig eller permanent uppläggning av jord- och bergmassor kräver tillstånd i de fall verksamheten bedöms medföra ej ringa föroreningsrisk. Om föroreningsrisken bedöms som ringa krävs anmälan till kommunen. Anmälan till kommunen krävs även för bergkross enligt 9 kap. MB.

Skulle förorenad jord och förorenade sediment påträffas ska en anmälan göras till kommunen innan efterbehandling startar.

Behandling av processvatten från tunneldrivning ska anmälas till kommunen. Om tillfälliga hamnar ska anläggas för utlastning av bergmassor krävs tillstånd om hamnarna ska medge fartyg med en bruttodräktighet av minst 1 350 ton. Tillstånd behövs för hamn på norra Lovön och eventuell hamn på södra Lovön. Tillståndet söks hos länsstyrelse. För sjöfartsverksamheten kommer anmälan och fortlöpande informationsutbyte att ske med Stockholm/Mälarens sjötrafikområde, sjöfartsverket.

Tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap

Tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. MB prövas av miljödomstol. Till vattenverksamhet räknas bland annat bortledning av grundvatten och grävning, pålning, muddring, byggande samt andra åtgärder i vattenområden. Tillstånd behövs bland annat för avledning av grundvatten från tunnarna, för byggande av bro över Lambarfjärden och för byggande av tillfälliga hamnar på norra och södra Lovön.

Vägverket avser att dela upp tillståndsärendena så att de anpassas till produktionsplaneringen.

I samband med prövning av vattenverksamhet kommer även tillstånd och dispenser med direkt koppling till vattenverksamheten att tas med i ansökan till miljödomstol även om prövande instans är länsstyrelse eller kommun.

Väglagen

Vägutredningen redovisar konsekvenserna av en möjlig lösning inom en relativt bred korridor. Den detaljerade sträckningen och utformningen kommer i det fortsatta planeringsarbetet att utvecklas och successivt definieras. Fortsatta samråd med berörda myndigheter, markägare och övriga intressenter syftar till att finna den lösning som på bästa sätt uppfyller villkoren i 4 och 13 §§ väglagen. Den detaljerade sträckningen och utformningen inom tillåten korridor prövas enligt väglagen (arbetsplan) och enligt plan- och bygglagen (detaljplan). Vägverket bedömer att det inom tillåten korridor är möjligt att upprätta en arbetsplan som uppfyller väglagens krav.

Lag om kulturminnen mm

Enligt kulturminneslagen krävs tillstånd från länsstyrelse för att på något sätt förändra, ta bort, skada eller täcka över en fornlämning. Områden som är aktuella för sådana tillståndsärenden finns främst på Lovön samt på sträckan mellan Hjulsta och Akalla.

Plan och bygglagen (PBL)

Kommunerna förutsätts upprätta detaljplaner i överensstämmelse med arbetsplanen. Kommunerna beviljar också bygglov för tunnlar, murar, byggbodas och upplag enligt PBL.

VÄGVERKET'S SAMLADE BEDÖMNING AV FÖRBIFARTENS LÄMPLIGHET

Här ges den samlade beskrivningen av hur hänsyn har tagits samt motiven för förordat alternativ

Stockholmsregionen och övriga Mälardalen växer. Fortsatt snabb tillväxt av befolkning och sysselsättning förutses under kommande decennier. Infrastrukturen har inte byggts ut i den takt som regionen har vuxit och speciellt inte över Saltsjö-Mälarsnittet. Den regionala och kommunala planeringen är inriktad på att skapa goda förutsättningar för fortsatt tillväxt samt beredskap att hantera ökad efterfrågan på bland annat boende, arbetsplatser och resande. Det är idag stora skillnader mellan norra och södra regionhalvan där Saltsjö-Mälarsnittet utgör en barriär. Dagens vägsystem är sårbart och störningskänsligt, särskilt över Saltsjö-Mälarsnittet. Detta utgör en allvarlig risk för samhällets försörjning med varor och tjänster.

Den av Vägverket Region Stockholm genomförda vägutredningen har identifierat två alternativ som uppfyller projektmålen, (Förbifarten och Diagonalen) om än på något olika sätt. Vägverkets slutliga inställning till dessa alternativ är följande.

Diagonalen ligger geografiskt alltför nära innerstaden för att stödja utvecklingen av önskad regional struktur med flera kärnor eftersom den ökar tillgängligheten i delar av den centrala regionkärnan och det inre förortsområdet. Den avlastar inte heller den centrala regionkärnan och infartslederna från tung trafik. Diagonalen tillgodoser därmed inte projektmålen för en ny nord-sydlig förbindelse.

Förbifarten är en del i en regional utvecklingsstrategi som bland annat syftar till hållbar tillväxt i en starkt växande storstadsregion med hög andel kollektivtrafik och koncentrerad bebyggelseutveckling i regionens ytterområden för att underlätta näringslivets förnyelse, skapa socialt attraktiva livsmiljöer och undvika stadsutglesning. Samordnad planering för att påverka fortsatt utveckling av transportsystem, bebyggelseutveckling, grönstruktur, vattenmiljö och tekniska försörjningssystem är en förutsättning för regionens fortsatta bebyggelseutveckling i långsiktigt hållbar riktning. Förbifarten är en

integrerad del i denna strategi och väl lokaliserad för alla sorters vägtransporter inklusive kollektivtrafik. Förbifarten ger möjlighet till ökad och god kollektivtrafik genom lokaliseringen i anslutning till de regionala kärnorna med stora och växande arbets- och bostadsområden.

Förbifarten tillgodoser projektmålen för en ny nord-sydlig förbindelse genom att

- knyta samman regionens norra och södra delar,
- leda långdistant och tung vägtrafik förbi regioncentrum,
- förbättra möjligheterna att utjämna tillgängligheten och skapa en gemensam arbets- och bostadsmarknad i hela regionen,
- möjliggöra utveckling av yttre regionala kärnor,
- stödja önskad utveckling av bebyggelsestrukturen när storstadsregionen växer.

Förbifarten är strukturerande och avlastar innerstaden, Essingeleden och infarterna och ger en ny kapacitetsstark förbindelse som säkerställer att trafiken fungerar även vid störningar.

Samtliga direkt och indirekt berörda kommuner i Stockholms län, länsstyrelsen samt regionplane- och trafiknämnden förordar Förbifarten. Förbifarten har stöd i RUFS 2001 samt i kommunernas översikts- och detaljplaner. Kommunernas åsikt ska enligt MB: s förarbeten tillmätas synnerlig vikt vid regeringens tillåtlighetsprövning. Förbifarten har även lyfts fram av Carl Cederschiöld, förhandlingsman för "Trafiklösning för Stockholmsregionen", som en av de högst prioriterade infrastrukturåtgärderna i regionen.

Förbifarten är det enda återstående alternativet. Det innebär att det saknas andra alternativ som möjliggör en jämförande utvärdering.

Förbifartens förenlighet med MB i specifika frågor har beskrivits i tidigare avsnitt.

I väglagen framhålls huvudsakligen följande hänsynskrav av betydelse för lämplighetsbedömningen. Hänsyn ska tas till både enskilda och allmänna intressen, såsom miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning ska eftersträvas. Vägens läge och utförande ska tillgodose

ändamålet med minsta intrång utan oskäligen kostnad, och med hänsyn till stads- och landskapsbilden och natur- och kulturvärden. Därutöver gäller MB:s hänsynsregler.

När det gäller bedömningen med avseende på riksintressen och andra i 3 kap. MB angivna hushållningsintressen får framföras att 16 km av totalt 21 km förläggs i tunnel och att ytförlagda delar har terräng- och miljöanpassats. Möjlighet finns att samutnyttja berörda områden för bevarande- och väginträngsintressena. Detta gör att MB:s och väglagens krav på att tillgodose projektets ändamål med minsta intrång och olägenhet kan uppfyllas och att påtaglig skada på berörda riksintressen enligt 3 kap. och 4 kap. kan undvikas. Berört riksintresse enligt 4 kap. kan i vart fall tillåtas med hänsyn till nödvändig tätortsutveckling. Förbifarten är lämpligt lokaliserad utifrån ett långsiktigt hushållningsperspektiv.

De försiktighetsmått och villkor som är möjliga att precisera redan nu har Vägverket åtagit sig, bl a genom att föreslå villkor för tillåtlighetsbeslutet. Teknikval kommer att preciseras löpande i den fortsatta planeringen. Vägverket bedömer därmed att det grundläggande kravet på hänsyn och försiktighet (2 kap. 3 § MB) uppfylls.

Hushållning av massor kommer att styras av de behov som råder när arbetet genomförs, men med tanke på den aktiva regionen synes det högst troligt att återbruk av massor inom rimligt avstånd kommer till stånd. För att så långt det är möjligt möjliggöra god hushållning genom användning istället för deponering kommer modern teknik att användas. Kemiska produkter som kan komma att användas i genomförandet kan inte nu uppskattas till slag och mängd, men ständig ersättning med mindre farlig produkt ingår i det allmänna ansvaret. Förenligheten med substitutions-, hushållnings- och kretsloppsprincipen får därmed anses uppfylld (2 kap. 4 och 5 §§ MB).

Grunden för en samlad bedömning ger huvudsakligen MB:s portalparagraf och de mål om hälsa, sociala förhållanden, miljö, kultur, samhällsutveckling m.m. som ska ge stöd för bedömningarna om hållbarhet. Förbifarten är ett viktigt led i möjligheten att främja en långsiktig hållbar utveckling samtidigt som möjligheterna för näringsliv och integration i regionen ökar. Förbifarten har betydelse för såväl regional som interregional utveckling i ett hållbart transportsystem. Även den sociala betydelsen av väl fungerande system för

arbetsresor utgör en väsentlig grund för lämplighetsbedömningen. Regionförstoring och integrering av Mälardalsregionen ger inte enbart ekonomiska utan även sociala och miljömässigt positiva aspekter som kan stödja slutsatser om lämpligheten.

Miljökvalitetsmål handlar om bl a klimatpåverkan, luft, försurning, giftfri miljö, övergödning, sjöar, grundvatten, odlingslandskap, bebyggd miljö och buller. Målen stöds i allmänhet av att vägtrafikens miljöstörningar minskar genom utveckling av motorer och avgasrening. Hur målen påverkas specifikt har beskrivits ovan.

Förbifarten bedöms inte medföra någon ökning av CO₂ – utsläppen i förhållande till Nollalternativet.

Förenligheten med regionala och kommunala fysiska planer får tas som intäkt för att även MB: s delmål om hållbar utveckling vad gäller kulturella, sociala och ekonomiska aspekter främjas av projektet.

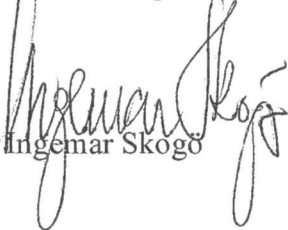
Sammanfattningsvis finner Vägverket att:

- Förbifarten är mycket angelägen och det enda alternativ som svarar mot regionens långsiktiga behov av tätortsutveckling och som ger stöd för en långsiktig hållbar utveckling. Förbifart Stockholm är av strategisk betydelse för fortsatt regional och nationell utveckling och tillväxt.
- Förbifarten är det enda alternativet som stöds av kommunernas översiktsplaner enligt plan- och bygglagen och den regionala planeringen. Därutöver har kommunerna, Regionplane- och trafiknämnden samt Länsstyrelsen förordat Förbifarten i sina yttranden.
- Förbifarten möter inget hinder enligt hushållningsbestämmelserna i 3 kap. och 4 kap. MB. Förbifartens påverkan på miljön begränsas avsevärt med hänsyn till att omfattande skyddsåtgärder vidtas genom att vägen i stora delar förläggs i tunnel och anpassning och försiktighetsmått sker i känsliga miljöer. Användningen av marken kan genom villkor kombineras med skyddsåtgärder för att bevara

värdefulla natur- och kulturmiljöer. På så sätt främjas en hållbar utveckling genom den planerade markanvändningen för Förbifarten. Möjlighet finns att samutnyttja berörda områden för bevarande- och vägintrössena.

- Förbifarten uppfyller klimatmålet samt miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM 10) och kvävedioxid.
- Förbifartens byggske kommer att vara belastande för människor och verksamheter nära arbetsplatser, transportvägar och tunnelsträckning. Omfattande väg- och båttransporter kommer att medföra störningar. Genom planering av verksamheten och upprättande av program enligt föreslaget villkor kommer störningarna att motverkas så långt möjligt för att godtas.

Beslutande i detta ärende har varit generaldirektören Ingemar Skogö. I den slutliga handläggningen har deltagit chefsjuristen Bo Andersson, miljödirektören Lars Nilsson, chefsarkitekten Torbjörn Suneson, verksjuristen Maria Wååg, lantmätaren Mats Dehlbom och Hans Frisk, föredragande.


Ingemar Skogö

Bilagor

- Vägutredning inklusive plan- och profilritningar
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Pärmar: Vägverket Support, Juridik och Förvaltningsrätt, remissvar KATEGORI 1 och KATEGORI 2 + övriga – privatpersoner.
- Mapp: Vägverket Region Stockholm,
 - Ställningstagande 2006-10-11
 - Utlåtande över utställning av vägutredningen, daterad 2006-09-29,
- Fyra rapporter:
 - Trafikplats Lovön, daterad 2007-10-30
 - Vägen förbi Drottningholm, daterad 2007-10-30
 - Framkomlighetsförslag på Ekerövägen, väg 261, daterad 2007-09-20
 - Rapport: Förbifarten PM Trafikprognoser, daterad 2007-10-18
- CD-skiva: Förbifarten, Beredningsremiss 2007, Dokumentsamling, daterad 2006-11-09 med tillägg april 2008.
- Broschyr: Sammanfattning av vägutredning, juni 2005.
- Rapport: CO₂ emissions for North-South-Link in Stockholm
Koldioxid emissioner på Stockholms förbifart (Prof. Dr.-Ing Udo Becker)
daterad 2008-03-07.