



Vägverket Region Stockholm  
Box 4202  
171 04 SOLNA

**Beslut enligt 6 kap. 4 § miljöbalken i fråga om projektet "Effektivare nord – sydliga förbindelser i Stockholmsområdet".**

---

**Beslut**

Länsstyrelsen beslutar enligt 6 kap 4 § miljöbalken och med stöd av bilaga ett till förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar att vägprojektet "Effektivare nord – sydliga förbindelser i Stockholmsområdet" kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen beslutar samtidigt med stöd av 6 kap 7 § 2 st. miljöbalken att Vägverket Region Stockholm i miljökonsekvensbeskrivningen ska redovisa andra jämförbara sätt att uppnå syftet med projektet.

**Redogörelse för ärendet**

Vägverket Region Stockholm har under år 2001 genomfört tidigt samråd enligt 6 kap.4 § miljöbalken och därefter upprättat en förslagshandling inför färdigställandet av en förstudie enligt 14a § väglagen angående "Effektivare nord – sydliga förbindelser i Stockholmsområdet". I december 2001 överlämnade Vägverket förslagshandlingen med tillhörande samrådsredogörelse till Länsstyrelsen med begäran om ett ställningstagande i frågan om betydande miljöpåverkan i enlighet med 6 kap. 4 § miljöbalken.

Samråd med Länsstyrelsen har genomförts vid flera återkommande sammanträffanden och Länsstyrelsen har givits tillfälle att lämna såväl skriftliga som muntliga synpunkter under förstudieskedet. Samråd med allmänhet och organisationer har genomförts vid tre offentliga möten samt särskilda möten med myndigheter och organisationer. Samrådsunderlaget har dessutom hållits tillgängligt på Vägverkets hemsida. Berörda har haft möjlighet att lämna synpunkter via brev, e-post och telefon samt muntligt vid de offentliga mötena.

Som underlag för samrådet förelåg en 16-sidig informationsfolder (Vägverket, Övr 2001:0145) med text- och kartredovisningar av bakgrund, problem och mål samt olika tänkbara åtgärder för att lösa problemen.



Syftet med förstudien ”Effektivare nord – sydliga förbindelser i Stockholmsområdet” är enligt förslagshandlingen att skapa en grund för fortsatta studier av problemet med allmänt bristande kapacitet för nord – sydliga förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet samt problemet att lokala, regionala och långväga transporter måste samsas på samma väg över Saltsjö-Mälarsnittet.

Vägverkets förstudie innefattar ett flertal tänkbara åtgärder och åtgärds kombinationer med skilda geografiska lokaliseringar. Länsstyrelsen har därför inför beslutet inhämtat synpunkter från kommunala tillsynsmyndigheter i Botkyrka kommun, Ekerö kommun; Huddinge kommun, Järfälla kommun, Nacka kommun, Solna kommun, Stockholms stad, Sollentuna kommun samt Sundbybergs kommun. Miljöförvaltningarna i Nacka och Järfälla har meddelat att tillsynsmyndigheten avstår från att yttra sig i frågan medan övriga kommunala nämnder/förvaltningar inkommit med skriftliga synpunkter. Samtliga skrivelser bifogas detta beslut.

### **Länsstyrelsens motivering**

Av handlingarna framgår att de tänkbara lösningar som behöver utredas är av mångskiftande karaktär. Flera är byggnadstekniskt sett mycket komplicerade, har en betydande geografisk utsträckning och kan förväntas ge omfattande strukturell påverkan på Storstockholms framtida bebyggelseutveckling. De värden som kan komma att beröras är i flera fall mycket höga och känsliga för påverkan, t.ex. bostadsmiljöer, vattenförsörjning och kulturhistoriska miljöer med bevarandevärden av riksintresse och internationell status. En kraftig omgivningspåverkan kan förutses under såväl byggskede som driftskede.

Projektet innehåller förslag om utbyggnad till motorvägsstandard. För denna typ av vägobjekt föreligger ett obligatoriskt krav på tillåtlighetsprövning av regeringen enligt 17 kap. miljöbalken. Projektet tillhör därmed den kategori som enligt förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar bilaga ett alltid kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen har för detta projekt bedömt det vara nödvändigt att jämförbara sätt att uppnå syftet med projektet redovisas, vilket särskilt angetts i beslutet. De jämförbara sätt som Länsstyrelsen avser är de som redovisas i Vägverkets samrådsunderlag nämligen: förstärkning av kollektivtrafik och åtgärder för att begränsa transportefterfrågan, i första hand bilavgifter, samt kombinationer av dessa och med vägbyggnadsåtgärder.

### **Miljökonsekvensbedömning med utökat samråd**

Enligt 6 kap. 5 § miljöbalken ska samråd ske med övriga statliga myndigheter, de kommuner, den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Vägverket har i det tidiga samrådet vänt sig till ett stort antal organisationer och myn-



digheter. Länsstyrelsen förutsätter att det utökade samrådet kommer att inkludera en motsvarande bred krets. Ytterligare ett antal statliga myndigheter bör dock innefattas i samråds-kretsen, bl.a. Försvarmakten och Sveriges geotekniska institut (SGI).

Förfarandet med miljökonsekvensbedömning är enligt miljöbalkens förarbeten avsett att leda till att den planerade verksamhetens eller åtgärdens miljöpåverkan blir ordentligt kartlagd och att allmänhet, organisationer m.fl. verkligen ska kunna påverka. Det kan i projekt med stor omfattning och en lång planeringsprocess vara lämpligt att ha ett samrådsförfarande vid flera tillfällen. Länsstyrelsen rekommenderar att Vägverket upprättar en kommunikationsplan eller motsvarande till grund för hur det utökade samrådet bör genomföras och hur samrådet och övrig informationsspridning görs tydlig, ändamålsenlig och begriplig för den berörda allmänheten. Länsstyrelsen är beredd att medverka med ytterligare rådgivning inför det utökade samrådet.

### **Miljökonsekvensbeskrivning**

En vägutredning ska enligt 14b § väglagen innehålla en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). I en MKB ska den planerade verksamhetens direkta och indirekta effekter på människors hälsa och miljön beskrivas samt en samlad bedömning av dessa effekter möjliggöras. MKB:n ska även innehålla ett nollalternativ, en redovisning av alternativa platser och utformningar samt en motivering varför ett visst alternativ har valts. Länsstyrelsen vill påpeka att såväl positiva som negativa miljökonsekvenser ska framgå.

Länsstyrelsen har under det tidiga samrådet lämnat råd om hur MKB-arbetet bör inledas och pekat på ett antal miljöaspekter som särskilt väsentliga att hantera i detta projekt. I MKB till vägutredning bör fokus ligga på den miljöpåverkan som är alternativskiljande eller är betydelsefull för projektets tillåtlighet. Flera viktiga miljö-, hälso- och hushållningsaspekter återfinns inom några specifika problemområden, vilka redovisas nedan. Länsstyrelsen bedömer att betydande utredningsinsatser kommer att krävas inom dessa områden i det kommande MKB-arbetet.

#### Markanvändning och intrång

Det geografiska område som berörs av projektet innefattar flera mycket starka allmänna intressen. Pågående markanvändning omfattar bl.a. bostadsbebyggelse, jordbruk, sjöfart, ett omfattande friluftsliv och såväl naturgivna som kulturhistoriska miljöer med bevarandevärden av riksintresse. Mälaren med öar och strandområden är med hänsyn till dess natur- och kulturvärden i sin helhet av riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken. Länsstyrelsen har under det tidiga samrådet lämnat underlag om objekt som omfattas av specifika skyddsbestämmelser såsom statligt byggnadsminne och särskilt skyddade områden (Natura 2000).



Både förstärkt kollektivtrafik och utbyggd vägkapacitet kan befaras kunna leda till betydande fysiska intrång. Därtill kommer en omfattande visuell och audiell intrångsproblematik. Bestämmelser om ny infrastrukturs lokalisering och intrång finns både i väglagen och i miljöbalken. Komplexiteten i problemområdet förutsätter att MKB-arbetet är väl integrerat med det övriga utrednings- och planeringsarbetet.

#### Skydd av yt- och grundvatten

Mälaren utgör Stockholms huvudvattentäkt. Ett skyddsområde håller på att bildas för vattentäkten med särskilda skyddsföreskrifter. Skyddet av Mälarens vatten är av särskild vikt att hantera i det kommande MKB-arbetet. EG:s ramdirektiv för vatten (2000/60/EG) kommer att implementeras i svensk lag senast 22 dec 2003. Direktivet innebär bl.a. att särskilda åtgärdsprogram kommer att upprättas för att säkerställa yt- och grundvattnets kvalitet. Till direktivet kopplas ett antal dotterdirektiv som bl.a. kommer att föranleda införande av nya miljökvalitetsnormer. Byggande av ny infrastruktur och trafikverksamhet kan befaras ge en stark påverkan på såväl grund- som ytvatten varför frågan om försiktighetsmått och skyddsåtgärder kan antas bli omfattande.

#### Sekundära exploateringseffekter

Den ökade tillgänglighet till arbetsplatser som kommunvis redovisas i samrådsunderlaget ger en tydlig indikation på det ökade exploateringstryck som kan förväntas uppstå om ny trafikinfrastruktur tillkommer över Saltsjö-Mälarsnittet. Det är mycket viktigt att den sekundära miljöpåverkan som på detta sätt uppstår av projektet hanteras fullödigt i MKB:n.

#### Trafiktunnlar

MKB-arbetet bör ge svar på frågan om det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att utforma långa tunnlar på ett sådant sätt att de medger transporter av farligt gods. Utöver tunnelsäkerhet bör även frågor kring tunnelluftkvalitet, där särskild miljömedicinsk expertis bör involveras, och tunnelbyggandets speciella typ av miljöpåverkan ägnas stor uppmärksamhet i det kommande MKB-arbetet. Detta är frågor som ensamma och/eller sammantaget kan ha stor betydelse för olika trafiklösningars funktion, kostnad och attraktivitet.

### **Upplysning**

Detta beslut utgör grund för upprättande av miljökonsekvensbeskrivning till vägutredning och vägarbetsplan. Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken görs med vägutredning som grundval.

För de alternativa åtgärder och/eller de följdföretag, som kräver tillstånd enligt annan lag där miljöbalkens bestämmelser i 6 kap 4 § ska tillämpas, behöver ett



1.3.2002

Dnr  
1221-01-27806

nytt förfarande med tidigt samråd och bedömning om betydande miljöpåverkan genomförs. Inte heller kan det samråd som nu förevarit och detta beslut ligga till grund för de särskilda tillstånd, dispenser o. dyl. som i ett senare skede kan behövas inför ett genomförande av något av de utredda infrastrukturobjekten.

Detta beslut kan inte överklagas.

---

Beslut i detta ärende är fattat av landshövdingen Mats Hellström. I den slutliga handläggningen av beslutet har tillförordnade miljö- och planeringschefen Eva Gyllensvärd, förvaltningsdirektören Rutger Öijerholm, försvarsdirektören Hans Linder samt miljöutredaren Bengt Eriksson deltagit, den sistnämnde föredragande.

Mats Hellström

Bengt Eriksson

**Bilagor:**

Yttrande inför beslut om betydande miljöpåverkan från:

- 1) Botkyrka kommun
- 2) Ekerö kommun
- 3) Huddinge kommun
- 4) Sollentuna kommun
- 5) Solna kommun
- 6) Stockholms stad
- 7) Sundbybergs kommun



1.3.2002

Dnr  
1221-01-27806

**Kopia till:**

Miljönämnd och -förvaltning samt  
kommunstyrelse i

Botkyrka kommun

Ekerö kommun

Huddinge kommun

Järfälla kommun

Nacka kommun

Sollentuna kommun

Solna kommun

Stockholms stad

Sundbybergs kommun

Stockholms läns landsting:

Regionplane- och trafikkontoret

Miljömedicinska enheten

Stockholmsberedningen

Naturvårdsverket

Boverket

Riksantikvarieämbetet

Statens fastighetsverk

Räddningsverket

Socialstyrelsen

Sjöfartsverket

Banverket

Sveriges geotekniska institut

Försvarmakten Ing 1

Miljödepartementet