

UTLÅTANDE ÖVER SAMMANSTÄLLNING AV SYNPUNKTER I SAMBAND MED
UTSTÄLLNING AV VÄGUTREDNING EFFEKTIVARE NORD SYDLIGA FÖRBINDELSER I
STOCKHOLMSOMRÅDET

Datum: 2006-09-29

Beteckning: PP20A 2002:1395

**UTLÅTANDE ÖVER UTSTÄLLNING AV
VÄGUTREDNING EFFEKTIVARE NORD -
SYDLIGA FÖRBINDELSER I
STOCKHOLMSOMRÅDET**

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING.....	4
BAKGRUND	4
Motiv för en ny nord-sydlig förbindelse	4
Förstudien och vägutredningen	4
UTSTÄLLELSE AV VÄGUTREDNINGEN	4
Utlåtande	4
Ja till Förbifart Stockholm	4
Nej till Förbifart Stockholm	4
Ja till Diagonal Ulvsunda	4
Nej till Diagonal Ulvsunda.....	4
Ja till Kombinationsalternativet	4
Nej till Kombinationsalternativet	4
Nej till Vägutredningen.....	4
Övrigt	4
VIKTIGA FRÅGOR FÖR VÄGVERKETS STÄLLNINGSTAGANDE.....	4
Behovet och genomförbarheten	4
Alternativens ändamålsenlighet	4
Riksintresse och påtaglig skada.....	4
Bedömning av lokalisering och tillåtlighet	4
Fyrstegsprincipen och Kombinationsalternativet	4
ÖVRIGA SYNPUNKTER SOM BEAKTATS I VÄGUTREDNINGEN	4
Miljö.....	4
Teknik och ekonomi.....	4
Övrigt	4

TILLGODOSEDDA KRAV I MILJÖBALKEN 2-5 KAP.	4
Inledning	4
Allmänna hänsynsregler enligt 2 kap miljöbalken	4
Skydd av riksintressen mm enligt 3 kap miljöbalken.....	4
Riksintressen enligt 4 kap miljöbalken	4
Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken	4
Sammanvägd bedömning miljöbalken 2-5 kap	4

BILAGOR

Bilaga 1: Kommenterade yttranden

Bilaga 2: Samhällsekonomiska kalkyler för Nord- sydliga förbindelser i Stockholm, Transek 2006:18

Bilaga 3: Masstransporter från Lovön. Jämförande miljöbedömning av transportalternativ. Tyrens juni 2006

Bilaga 4: Lovöns sentida kulturhistoriska utveckling, Tyrens juni 2006

Bilaga 5: Miljöbalken - lokaliserings- och avvägningsregler, Lagtolken augusti 2006

Bilaga 6: Ekerös transportförsörjning

Bilaga 7: Justering av korridorgränser efter utställelse

INLEDNING

Vägutredningen Nord-sydliga förbindelser i stockholmsregionen påbörjades 2002 och ställdes ut under hösten 2005. Föreliggande utlåtande utgör underlag för Vägverkets ställningstagande till val av alternativ inför regeringens tillåtlighetsprövning.

Vägutredningen har bedrivits under lång tid och det har under processen varit möjligt att inkomma med synpunkter i samband med samråd och utställelse. Materialet är därför omfattande men har ändå i huvudsak strukturerats i enlighet med författningen.

Utlåtandet inleds med att beskriva hur arbetet med vägutredningen bedrivits fram till och med utställningen t.ex. vilka förändringar och anpassningar av alternativen som skett. Efter utställelsen har ytterligare förtydliganden skett avseende samhällsekonomi, masshantering och kulturmiljö på Lovön samt juridik, vilket redovisas i sju separata bilagor till utlåtandet.

Därefter sammanfattas inkomna yttranden och de särskilda synpunkter som myndigheter, kommuner, organisationer och enskilda åberopat som motiv till ställningstagande för något av de presenterade alternativen i vägutredningen.

I bilaga 1 till utlåtandet refereras inkomna yttranden från myndigheter kommuner och organisationer med Vägverkets kommentarer för respektive yttrande.

Många enskilda har lämnat synpunkter på utredningen. Synpunkterna sammanfattas och kommenteras i bilaga 1 utifrån vilka frågor som kommit upp och/eller utgjort motiv för val av alternativ.

Av de synpunkter som förts fram under utställelsen har Länsstyrelsens yttrande haft särskild tyngd eftersom det är baserat på såväl vägutredningen och dess miljökonsekvensbeskrivning som övriga yttranden som inkommit under utställelsen. Principiellt viktiga punkter som Länsstyrelsen redovisar tas därför upp till behandling i utlåtandet. Efter utställelsen har ytterligare synpunkter framförts skriftligt till Vägverket, delvis som kommentar till Länsstyrelsens ställningstagande vilket redovisas i bilaga 1 men kortfattat även i utlåtandet.

En sammanfattande genomgång görs av projektets behov och genomförbarhetsaspekter, projektets ändamålsenlighet och tillåtlighetsaspekter. I vägutredningen redovisas hur fyrstegsprincipen tillämpats och motiven varför Kombinationsalternativet valts bort. Eftersom dessa frågor kommit upp under utställelsen behandlas de tillika i utlåtandet.

Frågan om tillåtlighet och genomförbarhet för Vägverkets alternativ Förbifart Stockholm med hänsyn till lokaliseringen av vägkorridoren i riksintresseområden tas upp under ”Bedömning av tillåtlighet”. Vägverket tar i detta sammanhang även upp frågan om tillåtlighet och genomförbarhet för alternativ Diagonal Ulvsunda.

Under och efter utställelsen har även andra synpunkter lyfts fram som har särskild betydelse för Vägverkets ställningstagande. Det gäller bland annat sambandet med kommunernas planering, finansieringsfrågor, konsekvenser för boende, Ekerös framtida trafikförsörjning och effekter på trafiksystemet. Dessa frågor har betydelse för val av alternativ och kräver därför särskilda kommentarer.

Någon förändring av innehållet i vägutredningen har inte föranletts av inkomna synpunkter. I det nytryck av vägutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning som gjorts inför beredningsremissen har endast förtydliganden gjorts avseende riskerna för försämrad dricksvattenkvalitet från Mälaren samt redovisas för Förbifart Stockholm en justering av korridorgränserna vid Kungens Kurva och på sträckan förbi Kungshatt. Dessa förtydliganden påverkar inte tidigare gjorda bedömningar av konsekvenser och slutsatser.

I vägutredningen redovisas hur kraven enligt Miljöbalken kap. 2-5 tillgodosätts. Detta sammanfattas sist i utlåtandet som därmed uppfyller kraven i VVFS 2001:18.

BAKGRUND

MOTIV FÖR EN NY NORD-SYDLIG FÖRBINDELSE

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 och beteckningar t ex Ålstensleden, Kungshattsleden och Västerleden. En bärande tanke är att högklassiga ringleder kring Stockholm ska kunna avlasta trafiken från de centrala delarna.

Stockholms region och trafikplanekontor (RTK) har i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2001 lagt fram två olika antaganden om regionens framtida befolkningsutveckling, 24 % respektive 35 % befolkningsökning till år 2030. För att möta efterfrågan på bostäder, arbetsplatser och service från den växande befolkningen fordras en strategi för var utbyggnad ska ske. Den tanke som förespråkas i regionplanen är en satsning på utvecklingsområden i regionen, så kallade regionala kärnor. Strategin innebär en relativt sett minskad betydelse av regioncentrum som idag dominerar när det gäller sysselsättning och handel. En huvudinriktning i planen är att kraftigt förbättra förutsättningarna för förbi- och genomfartstrafiken och öka möjligheterna till tväresande i regionen.

I den av regeringen tillsatta Stockholmsberedningens slutbetänkande från 2003 anges att Yttre Tvärleden är en av de mest betydelsefulla väginvesteringarna för att knyta samman Stockholmsregionens norra och södra del bättre och för att understödja utvecklingen av en flerkärnig region. Västerleden är den del av Yttre Tvärleden som kommit minst långt i planeringen. Norrortsleden är under byggande och för Södertörnsleden finns arbetsplaner framtagna.

FÖRSTUDIEN OCH VÄGUTREDNINGEN

Förstudien gjordes under 2001. Den analyserar behovet av ny förbindelse samt beskriver problem, förutsättningar, tänkbara åtgärder och effekterna av dessa. Miljöförutsättningarna studerades översiktligt och slutsatser drogs om vad som kunde bli betydande effekter och konsekvenser. Detta ligger till grund för vägutredningens arbete med miljökonsekvensbeskrivning.

Efter tidigt samråd utarbetades en förstudie i form av förslagshandling. Med stöd av denna beslutade Länsstyrelsen 2002-03-01 att projektet Effektivare Nord-sydliga

förbindelser kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Därmed ska ett förfarande med miljöbedömning samt utökad samråd genomföras enligt Miljöbalken.

I och med att man i förstudien identifierat behovet av en ny nord-sydlig förbindelse och alternativa vägkorridorer initierades en vägutredning. Denna påbörjades 2002 och utgör underlag för val av vägkorridor och trafikteknisk standard.

För den regionala utvecklingen och tillväxten i länet krävs åtgärder för att bibehålla tillräcklig framkomlighet i de centrala och halvcentrala vägnäten och för att ge god tillgänglighet i olika delar av regionen. På kort sikt är det inte möjligt för Vägverket att åstadkomma några väsentliga kapacitetsförstärkningar på vägnätet. Problemen får lösas i samverkan med andra aktörer, kommuner, trafikhuvudmän regionala planeringsorgan genom till exempel avgiftssystem, förbättringar av kollektivtrafiken och utbyggnad av det kommunala vägnätet.

Förutom olika vägutbyggnadsalternativ studeras i vägutredningen ett förbättringsalternativ som innehåller vägavgifter och utökad kollektivtrafik samt vissa vägkompletteringar (Kombinationsalternativet). Därmed tillgodoses Länsstyrelsens krav på att andra jämförbara sätt att nå samma syfte ska redovisas (Miljöbalken 6 kap 7§). Detta innebär en tillämpning av Vägverkets s.k. Fyrstegsprincip.

Vägutredningens uppgift är att ge beslutsunderlag för att lokalisera en långsiktig lösning på kapacitets- och framkomlighetsproblem i vägnätet över Saltsjö-Mälarsnittet. Den lösning bör väljas som bäst tillgodoser projektmålen och övriga mål. Två sådana vägalternativ har ställts ut, Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda. Båda vägalternativen har utformats så att påverkan på miljön så långt möjligt begränsas. En konsekvens är att vägarna till största delen förläggs i tunnel. Vägverket har till uppgift att ta ställning till vilket av dessa alternativ som sammantaget bäst uppfyller ändamålet och väger då in dels vägutredningen med miljökonsekvensbeskrivning, dels de synpunkter som kommit fram under och efter utställelsen.

Förbifart Stockholm har en stark ställning i regionens utvecklingsplan (RUFS 2001) och tidigare regionplaner och har därför utgjort bas för kommunala planeringsprocesser i regionen i flera planomgångar. Vägutredningen Nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet har baserats på de planeringsförutsättningar som anges i RUFS 2001 samt de nationella och regionala mål som gäller för transportsystemet. I Vägverkets nationella plan för vägtransportsystemet 2004-2015 finns projektet upptaget mot slutet av perioden.

Samtidigt med vägutredningen togs en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) fram där man i detta skede främst studerar alternativskiljande och/eller väsentliga miljöaspekter. Miljökonsekvensbeskrivningen går i många avseenden längre än vad som är brukligt i en vägutredning. Fördjupningar har gjorts där det i dialog med kommuner och länsstyrelse visat sig viktigt att mer i detalj utveckla förslagen och beskriva dess konsekvenser.

MKB-dokumentet utgör ett beslutsunderlag som ska godkännas av Länsstyrelsen innan det tas in i vägutredningen för utställning. Ett godkännande innebär att Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen utgör ett tillräckligt underlag för en samlad bedömning av den planerade korridorens inverkan på miljö, hälsa och hushållning med naturresurser. MKB godkändes av Länsstyrelsen i Stockholms län den 10 maj 2005.

Två av alternativen innebär byggande av motorvägar vilket medför att projektet skall tillåtlighetsprövas av regeringen enligt 17 kap Miljöbalken. Vägutredning med MKB utgör underlag för tillåtlighetsprövningen.

UTSTÄLLELSE AV VÄGUTREDNINGEN

Vägutredningen för nordsydlig förbindelse har ställts ut enligt Väglagen (1971:948) och har i övrigt varit föremål för ett omfattande remissförfarande. Detaljer kring utställelsen redovisas i inledningen till bilaga 1 till detta utlåtande.

Utställningen syftar till att ge statliga myndigheter, kommuner, organisationer och allmänheten möjlighet att komma med synpunkter på den färdiga vägutredningen med miljö- och konsekvensbeskrivning. Yttranden har redovisats till Vägverket i samband med utställelsen under sommaren och hösten 2005.

Länsstyrelsens har i ett yttrande 2006-01-26 tagit ställning till alternativen efter att ha tagit del av övriga inkomna synpunkter under utställelsen.

Som reaktion på Länsstyrelsens yttrande har bland annat kommunerna i regionen inkommit med gemensam skrivelse.

UTLÅTANDE

Efter utställelsen av vägutredningen har väghållningsmyndigheten (Vägverket region Stockholm) i föreliggande utlåtande sammanställt och kommenterat de synpunkter som kommit in.

Enligt Vägverkets författningssamling (VVFS 2001:18) skall i vägutredningens utlåtande framgå hur framförda synpunkter har beaktats i det slutliga förslaget eller motiv för att så inte har skett. Av utlåtandet skall särskilt framgå hur kraven i kap 2-5 miljöbalken blivit tillgodosedda. Utlåtandet ligger till grund för Vägverkets ställningstagande och ingår i den beredningsremiss som Vägverket genomför innan ärendet överlämnas till regeringen.

INKOMNA SYNPUNKTER PÅ ALTERNATIVEN

I det följande sammanfattas kortfattat de ställningstaganden för och emot de olika alternativen som gjorts i samband med att vägutredningen ställts ut. Dessa har grupperats efter hur man argumenterat för respektive emot de olika alternativen. En mer fullständig redogörelse som sammanfattar yttrandena återfinns i bilaga 1 till detta utlåtande.

JA TILL FÖRBIFART STOCKHOLM

Av inkomna yttranden över de tre presenterade alternativa förslagen i vägutredningen framgår att alternativ Förbifart Stockholm har starkt stöd av lokala och regionala organ. Bakom Förbifart Stockholm står ett stort antal tunga lokala och regionala remissinstanser som i stort sett¹ alla länets kommuner, Kommunförbundet Stockholms län, Regionförbundet i Uppsala län, Regionförbundet i Sörmland och landstinget i Stockholms län. Förbifart Stockholm har också ett starkt stöd av näringslivet i regionen. Ett viktigt skäl är att alternativet stödjer den s.k. flerkärnigheten enligt den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF 2001). Vidare anges som motiv att alternativet bäst stödjer projektmålen om förbättrade förbindelser mellan regionhalvorna och ger bäst möjlighet till en ekonomisk tillväxt och utveckling. Förbifart Stockholm har en stark ställning i regionens planering och utgör ett av de mest prioriterade infrastrukturprojekten i länet.

I sammanhanget bör påpekas att Ekerö kommun förordar Förbifart Stockholm och menar att vägdragningen på Lovön numera är acceptabel då den är tunnelförlagd, under förutsättning bland annat att den betydelsefulla natur- och kulturmiljön på Lovön i största möjliga utsträckning kan bevaras utan påtagliga skador. Kommunen pekar även på behov av utbyggnader/åtgärder i trafikinfrastrukturen på Mälaröarna och vid Brommaplan oberoende av Förbifart Stockholms tillkomst.

¹ Efter utställelsen och Länsstyrelsens yttrande har alla kommuner i gemensam skrivelse förordat Förbifart Stockholm

NEJ TILL FÖRBIFART STOCKHOLM

Bland de myndigheter som med styrka avvisar Förbifart Stockholm, är Riksantikvarieämbetet som menar att Förbifart Stockholm är oacceptabel med hänsyn till påverkan som uppstår på riksintressena för natur- och kulturmiljön på Lovön. Statens Fastighetsverk som förvaltar Drottningholm framhåller att Förbifart Stockholm, med på- och avfarter på Lovön medför en påtaglig skada på kulturmiljöintresset. Länsstyrelsen i Stockholms län menar att Förbifart Stockholm kan orsaka påtaglig skada på riksintressena. Därför bör annat alternativ som uppfyller ändamålet väljas. Alternativet Förbifart Stockholm tillgodoser enligt Länsstyrelsen inte miljöbalkens bestämmelser om hushållning med mark och vatten och uppfyller därmed inte lokaliseringsprincipen i miljöbalken.

Ett antal yttranden från främst organisationer och enskilda avvisar också alternativet Förbifart Stockholm. Miljöorganisationerna ifrågasätter att regionplanens målsättning om ekonomisk utveckling bäst tillgodoses med vägförbindelser. Fokus bör istället vara på målet om en miljömässigt hållbar utveckling och uppfyllelse av nationella och regionala miljömål. Förbifart Stockholm innebär intrång i riksintresseområden enligt Miljöbalken. Därutöver befaras en icke önskvärd exploatering på Mäläröarna med Förbifart Stockholm. Förbifart Stockholm är därför ett sämre alternativ än Diagonal Ulvsunda. Vägutbyggnadsalternativen bör avvisas till förmån för en ny utredning som tydligare fokuserar på effektivisering av befintliga trafiksystem samt en utbyggd kollektivtrafik samt vägavgiftssystem.

JA TILL DIAGONAL ULVSUNDA

Länsstyrelsen i Stockholms län har en annan uppfattning än övriga regionala och kommunala institutioner i Stockholms län vad gäller utbyggnadsalternativet Förbifart Stockholm. Länsstyrelsen förordar i stället alternativet Diagonal Ulvsunda som ger större trafikavlastning i centrala Stockholm och en bättre koppling till det övergripande trafiknätet i sydöstra Storstockholm.

Länsstyrelsen i Stockholm ifrågasätter om det kommer att vara möjligt att styra utvecklingen av nya regionala kärnor i kranskommunerna i enlighet med RUF 2001. Länsstyrelsen framhåller särskilt risken för en komplicerad och utdragen tillåtlighetsprövning för alternativet Förbifart Stockholm. Viktiga juridiska frågor är hänsyn till riksintressena enligt miljöbalken kap 3 och 4 Lovön- Lindö, Mälaren med öar och strandområden men även påverkan på Natura 2000 område och vattentäkten Östra Mälaren. Länsstyrelsen förordar därför Diagonal Ulvsunda.

Länsstyrelsens omfattande yttrande kommenterar även övriga förekommande synpunkter som framkommit under vägutredningsprocessen och den genomförda utställningen.

Få yttranden från statliga eller kommunala remissinstanser förordar alternativet Diagonal Ulvsunda. Dock förordar Skogsstyrelsen i likhet med Vasakronan och Värmdö kommun² Diagonal Ulvsunda. Motiven varierar dock.

NEJ TILL DIAGONAL ULVSUNDA

Bland remissinstanser som förordar Förbifart Stockholm finns även de som pekar på svagheter i alternativet Diagonal Ulvsunda. Sollentuna kommun anser att Diagonal Ulvsunda ger oacceptabla effekter genom den ökade trafiken på E 4 mellan Kista och Häggvik. Även ett antal organisationer som representerar boende inom korridoren samt politiska föreningar med anknytning till berörda områden avvisar bestämt förslaget. Berörda stadsdelsnämnder i Stockholm är också emot Diagonal Ulvsunda som går emot pågående planering för ny bebyggelse. Flera enskilda fastighetsägare i berörda stadsdelar har avgivit yttranden som är negativa till förslaget.

Förutom att Diagonal Ulvsunda inte överensstämmer med pågående planering så uttrycker intresseorganisationer och enskilda farhågor för påverkan på mark och grundvatten samt olägenheter för boende i samband med byggandet av vägen och efter att vägen är färdigbyggd.

JA TILL KOMBINATIONSLTERNATIVET

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) förordar Kombinationsalternativet eftersom det bättre bidrar till att nå klimatmålet. Statens Räddningsverk liksom Boverket menar båda att Kombinationsalternativet inte kan avföras utan behöver utredas vidare. Räddningsverket framhåller trafiksäkerhetsvinster med alternativet genom att biltrafiken minskar jämfört med andra alternativ.

² Värmdö kommun har efter utställningen i ett gemensamt yttrande med andra kommuner tagit ställning för Förbifart Stockholm.

Boverket förordar att ett modifierat Kombinationsalternativ på kortare sikt kombineras med ett vägalternativ på lång sikt som då lämpligen lokaliserar längre västerut än Förbifart Stockholm. Svenska turistföreningen i Stockholm förordar i första hand Kombinationsalternativet och Diagonal Ulvsunda om vägutbyggnad visar sig nödvändig.

Enskilda förespråkare pekar särskilt på de positiva miljöeffekterna av kombinationsalternativet och den betydande påverkan på natur- kulturmiljö och friluftsliv som anses uppkomma i vägutbyggnadsalternativen.

NEJ TILL KOMBINATIONSLTERNATIVET

Några av de kommuner som ställer sig bakom Förbifart Stockholm menar också att Kombinationsalternativet inte är ett alternativ som uppfyller kravet på ökad trafikkapacitet i Saltsjö- Mälarsnittet och avvisar därför denna lösning.

Kombinationsalternativet är inte lämpligt enligt Länsstyrelsen som dock inte utesluter att det kan finnas andra mer ändamålsenliga kombinationer av åtgärder. Om kombinationsalternativet ska utvecklas som en lösning på kort eller lång sikt kan inte Vägverket enligt Länsstyrelsen ensamt bedriva ett sådant trafikslagövergripande utredningsarbete.

Naturskyddsföreningen anser att Kombinationsalternativet är genant utformat och menar att med ett bättre sammansatt kombinationsalternativ behöver inte väginvesteringarna genomföras. Föreningen Nej till Västerleden anser att Vägverket inte tillämpat fyrstegsprincipen när så stor tyngd lagts vid vägalternativen.

NEJ TILL VÄGUTREDNINGEN

En stor del av de etablerade miljöorganisationerna som Naturskyddsföreningens olika lokala kretsar är i princip negativa till vägutredningen som helhet och särskilt utbyggnadsalternativen. Utbyggnadsalternativen motverkar flertalet av de uppställda miljömålen. Det ökade trafikarbetet i utbyggnadsalternativen innebär en miljöbelastning som helhet även om miljöförbättringar uppnås lokalt. Ingreppen i och risken för påverkan på riksintresseområden för natur- och kulturmiljön i utbyggnadsalternativet Förbifart Stockholm är en av de frågor som väger tungt i dessa yttranden.

Den föreslagna pendeltågstunneln i Kombinationsalternativet samt föreslaget avgiftssystem kritiserar. En ny vägutredning förordas som bör fokusera på ett attraktivt och mera genomtänkt kollektivtrafiksystem i kombination med andra

åtgärder t.ex. avgifter. Ett sådant arbete bör drivas gemensamt av Vägverket, Banverket och SL.

ÖVRIGT

Länsstyrelsen i Uppsala lämnar i sitt yttrande ingen rekommendation till något av alternativet eftersom man anser att underlag för en utomregional bedömning saknas.

Av yttranden som lämnats av enskilda är det framförallt hälsoaspekterna som väger tungt. Många fastighetsägare uttrycker oro för konsekvenser under byggtiden samt vill veta hur tunnelanläggningarna på sikt påverkar luftkvalitet, möjligheterna att använda bergvärme, rekreationsområden samt vad konsekvenserna blir av förändrade trafikflöden.

VIKTIGA FRÅGOR FÖR VÄGVERKETS STÄLLNINGSTAGANDE

BEHOVET OCH GENOMFÖRBARHETEN

Inkomna yttranden

Flertalet av de inkomna yttrandena stödjer vägutredningen vad gäller behovet av en ny förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet.

Länsstyrelsen konstaterar sammanfattningsvis att trafiksystemet under högtrafiktid är mycket ansträngt. Bristerna leder till att utbytet på arbetsmarknaden och konkurrensen inom näringslivet begränsas. Arbetet med att förbättra stockholmsregionens nord-sydliga kommunikationer är därför mycket angeläget.

Yttranden från bl.a. Naturskyddsföreningen och andra närstående organisationer hävdar att trängselproblemen på vägarna bäst löses med ett mera attraktivt kollektivtrafiksystem i kombination med andra åtgärder t.ex. avgifter.

Länsstyrelsen pekar på att samtliga alternativ som presenteras i vägutredningen har en lång genomförandetid och höga investeringskostnader och menar att ytterligare tidsförlängning och kostnadsstegringar så långt möjligt måste förebyggas.

Vägverkets bedömning

Vägverket instämmer med Länsstyrelsen och andra remissinstanser om betydelsen av att förbättra Stockholmsregionens nord-sydliga kommunikationer. Vägverket konstaterar som många av yttrandena att bristerna i trafiksystemet till stor del motverkar den regionala ekonomins utveckling och minskar dess bidrag till den nationella välfärden. Vägutredningens inriktning speglar framförallt behoven av långsiktiga åtgärder som tillgodoser nationella och regionala mål som de uttryckts i projektmålen.

Vägutredningen visar tydligt att avgifter och kollektivtrafiksatsningar inte var för sig uppfyller projektmålen. För att klara behoven på lång sikt behövs vägutbyggnad, - avgifter och kollektivtrafiksatsningar förmår inte att tillgodose behovet av rörlighet. Någon form av kombinerade åtgärder kan dock vara verkningfulla på kort och medellång sikt och som en del i en långsiktig utveckling av transportsystemet. Sådana åtgärder måste utformas i samråd med berörda aktörer, Banverket, Stockholms läns landsting och berörda kommuner. Arbetet behöver samordnas med den nyligen påbörjade regionplaneomgången och ha ett geografiskt perspektiv som omfattar hela Mälardalsregionen.

Regionplanen, översiktplaner etc. utgör politiskt förankrade underlag för samhällsplaneringen, inte minst för lokalisering av nödvändiga infrastruktursatsningar som gynnar samhällsutvecklingen t.ex. var verksamheter industrier, bostäder, skolor mm skall förläggas.

Väglagen, är till skillnad från de kommunala och regionala planeringsprocesserna, mera tydligt underställd miljöbalkens prövningsprocesser. Vägverkets utredningar syftar till att lokalisera en väg "i sådant läge och utförande att ändamålet med vägen vinnns med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur och kulturvärden".

Vägutredningen visar två utbyggnadsalternativ utöver kombinationsalternativet. Förbifart Stockholm är det politiskt förankrade utbyggnadsalternativet enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2001). Diagonal Ulvsunda är inte redovisad som ett alternativt utvecklingsscenario i RUFS 2001 och saknar således politiskt och planeringsmässigt stöd.

Vägutredningen har en tyngdpunkt på trafikeffekterna och dess betydelse för projektmålen. Miljöfrågorna har också en stor tyngd i utredningarna och omfattande anpassningar och förändringar har genomförts för att minska eller eliminera projektets miljöpåverkan. Det tydligaste resultatet av denna process är att de båda utbyggnadsalternativen i huvudsak är förlagda under mark.

Kommunernas planmonopol och ansvar för att bedöma lämplig mark- och vattenanvändning tillmäts stor betydelse i såväl lagstiftning som i planeringsprocessen i övrigt. Den regionala utvecklingsplanen framför inget alternativ till Förbifart Stockholm.

Vägverket vill i sammanhanget påpeka svårigheten att föra fram alternativ som saknar stöd i översiktsplaner mm. Vägverket ser med oro på de politiska processer på regional och kommunal nivå som sannolikt uppkommer om alternativ som inte är förankrade i den kommunala beslutsprocessen förs fram till tillåtlighetsprövning. Vägverket gör bedömningen att nya översiktsplaner och detaljplaner för Diagonal Ulvsunda kan innebära en tidsfördröjning som åtminstone uppgår till 5 år, kanske 10 år. Av yttranden framgår att berörda kommuner saknar intresse av att genomföra Diagonal Ulvsunda. Ingen av de kommuner som berörs av Förbifart Stockholm motsätter sig förslaget.

Vägverket bedömer därför att Diagonal Ulvsunda kommer att ta längre tid att genomföra än Förbifart Stockholm och att behovet av en ny nord-sydlig förbindelsen snabbast tillgodoses ifall Förbifart Stockholm väljs som alternativ.

ALTERNATIVENS ÄNDAMÅLSENLIGHET

Projektmålen utgörs av trafikrelaterade mål som förbifart för långdistant trafik och förbättring av framkomlighet på infartslederna men skall samtidigt beakta mål som regional utveckling, flerkärnighet och en utjämnad arbets- och bostadsmarknad mellan norra och södra länshalvorna.

Vägutredningen uppdrag är att finna den vägkorridor som bäst löser uppgifterna att:

- knyta samman de norra och södra länsdelarna och göra det möjligt att färdas mellan dessa delar utan att belasta Stockholms centrala delar,
- skapa en förbifart för långdistant trafik,
- förbättra framkomligheten på infartslederna,
- förbättra möjligheterna att genom utjämnad tillgänglighet få en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen,
- möjliggöra en flerkärnig region,
- ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt.

Inkomna yttranden

I yttrandena som inkommit över måluppfyllelsen konstaterar de flesta tyngre remissinstanser att Förbifart Stockholm uppfyller projektmålen bäst och förordas därför. Kombinationsalternativet avförs i princip av samma remissinstanser med

hänvisning till att alternativet inte uppfyller projektmålen, vilket också konstateras i vägutredningen.

Få remissinstanser för en diskussion om projektmålen och dess måluppfyllelse. Länsstyrelsen i Stockholms län och Boverket ifrågasätter inte direkt projektmålen men hävdar att behovet av en ny trafikled är störst i regionens centrala delar. Som framgår av sammanfattningen av inkomna yttranden är det få yttranden utöver Länsstyrelsen i Stockholms län som tydligt förordar alternativet Diagonal Ulvsunda.

Länsstyrelsen pekar på att Diagonal Ulvsunda bättre ansluter till det befintliga övergripande trafiknätet i Stockholm och medger därmed utveckling i form av bl.a. förtätning inom ramen för befintlig struktur.

Länsstyrelsen förordar Diagonal Ulvsunda och ifrågasätter om den politiska visionen om nya kärnområden verkligen kommer att förverkligas. Boverket efterlyser ett modifierat kombinationsalternativ utan att ta ställning för något av utbyggnadsalternativen och menar att mer västligt läge för genomfartstrafiken bör utredas.

I många yttranden påpekas att både projektet som helhet men även de enskilda alternativen inte uppfyller miljömålen. Undantaget är Kombinationsalternativet som utpekats av t.ex. Boverket som intressant och som förordas av SMHI.

Länsstyrelsen menar att utifrån ett bostadsförsörjningsperspektiv är en ökad transportkapacitet tvärs Mälarsnittet av stor vikt och de båda vägalternativen anses enligt Länsstyrelsen vara relativt likvärdiga i detta avseende. Med Förbifart Stockholm gynnas en västligare utbyggnad framför allt på Ekerö medan Diagonal Ulvsundas koppling till Södra Länken sannolikt understödjer ett bostadsbyggande i Storstockholms sydöstra och östra delar.

Länsstyrelsen skriver vidare att en stor del av länets kommuner har i sin planering utgått från att Förbifart Stockholm kommer att förverkligas. Förbifart Stockholm ger möjligheter att komplettera den befintliga bebyggelsen i anslutning till väglinjen. Om en nord-sydlig vägförbindelse istället lokaliseras enligt alternativet Diagonal Ulvsunda kan detta i första hand förväntas påverka hur kommunernas planer för nya bostäder prioriteras tidsmässigt men torde bara marginellt påverka omfattningen. Diagonal Ulvsunda, bland annat genom en avlastning av innerstadstrafiken, kan underlätta kompletteringsbebyggelse i stadens centrala delar. Diagonal Ulvsunda kan komma att ta mark i anspråk inom Ulvsunda företagsområde, vilket skulle kräva en evakuering av en del företag.

Länsstyrelsen tar i sitt yttrande upp frågan om trafikbelastning i de centrala delarna och dess betydelse för framtida bebyggelseutveckling. Länsstyrelsen ifrågasätter

robustheten i förhållande till olika markanvändning och menar att Diagonal Ulvsunda är ett mer robust alternativ än Förbifart Stockholm. Förbifart Stockholm bygger i högre utsträckning på att bebyggelsen kan styras till de regionala kärnorna. Diagonal Ulvsunda ansluter till befintliga viktiga målpunkter och avlastar befintliga stråk bättre än Förbifart Stockholm och fyller därmed bättre sin funktion i befintlig bebyggelsestruktur samtidigt som den motverkar en utspridning av bebyggelse i regionen.

Boverket tar på ett liknande sätt upp frågan om kopplingen mellan markanvändning och bebyggelse och menar att behovet av förbättringar av nord-sydliga förbindelser är störst för de centrala delarna. Boverket ser också möjligheter i att skjuta på investeringar genom olika kortsiktiga förbättringsåtgärder. Boverket spekulerar också i att det vid en senare tidpunkt skulle kunna visa sig vara mer fördelaktigt med ett mer västligt beläget vägalternativ. Något ställningstagande för något av alternativen görs dock inte av Boverket.

Yttranden som kommer från andra planeringsorgan utanför Stockholms län (regionförbundet i Uppsala och Sörmland samt Länsstyrelsen i Uppsala län) menar att vägutredningen inte har beaktat utomregionala effekter.

Vägverkets bedömning

Under utställelsen berör flera yttranden ändamålsenligheten av alternativen. Vägverkets uppfattning är att de båda vägalternativen uppfyller projektmålen och är därmed ändamålsenliga men att Kombinationsalternativet inte är ändamålsenligt då det inte uppfyller projektmålen.

I vägutredningen framgår att alternativet Förbifart Stockholm har bäst måluppfyllelse enligt utredningsuppdragets formulering ovan (Sammanfattning vägutredningen sid 13). Förbifart Stockholm stöder förslaget till regionstruktur och delregionala kärnor på ett tydligt sätt. Mot Förbifart Stockholm talar den negativa inverkan på kultur, natur och fritidsintressen och klimatmål som påtalas i flera yttranden.

Vägverket menar att projektmålen som anges i vägutredningen uppfylls i olika grad och olika omfattning i de olika alternativen vilket också redovisas i vägutredningen.

För sitt ställningstagande måste Vägverket fästa stor vikt vid den politiska viljan och visionen om att främja regionens utveckling genom att etablera utpekade kärnområden med bostäder och verksamheter.

Utglesning

Vägverket konstaterar att Länsstyrelsen i yttrandet över vägutredningens utställning framfört att trafiklösningarna även bör ansluta och stödja nuvarande trafiklösningar och målpunkter inte minst för möjlighet till förtätning av befintlig bebyggelse. Vägverket vill i detta sammanhang påpeka att en förtätning i regionens centrala delar motverkar projektmålet om att stödja en flerkärnig region enligt RUFS 2001.

Länsstyrelsen har tidigare i sitt yttrande över den genomförda aktualitetsprövningen av RUFS 2001 påtalat vikten av att investeringarna i väg och järnväg ska stödja utvecklingen av de regionala kärnorna. I de överläggningar som Vägverket haft med Länsstyrelsen har dessa till synes motsägelsefulla ståndpunkter förklarats. Det scenario man vill undvika är att länets aktörer inte sluter upp kring strategin med regionala kärnor. Ifall kommunerna inte mår med att påverka utvecklingen som tenderar att fortsätta mot ökad utglesning då bör kanske, enligt Länsstyrelsens uppfattning, strategin med regionala kärnor överges till förmån för en stärkt centralisering inom regionen.

Efter det att Länsstyrelsen avgivit sitt yttrande har Kommunförbundet Stockholms län (KSL) tillskrivit Vägverket och där uttalat stöd för alternativet Förbifart Stockholm.

Vägverket delar den uppfattning som förs fram av KSL att kortsiktighet och obalans i beslut om satsningar på infrastruktur och ökad stadsmässighet i regionkärnorna ökar riskerna för den utglesning av bebyggelsestrukturen som alla är överens om att man vill undvika.

Vägverket konstaterar i likhet med Länsstyrelsen att en ökad transportkapacitet tvärs Mälarsnittet stöder ökat bostadsbyggande genom förbättrad tillgänglighet. Vägutredningen pekar på vikten av att tillgängligheten förbättras i sådana lägen där det finns potential för ökat bostadsbyggande. Förbifart Stockholm är därmed mer ändamålsenligt eftersom det i de centrala delarna som försörjs av Diagonal Ulvsunda finns få markområden lediga som kan planläggas för bebyggelse. Beslut om framtiden för Bromma flygfält har stor betydelse för möjligheterna att utveckla bostadsbyggandet i anslutning till Diagonal Ulvsunda.

Länsstyrelsen konstaterar med stöd av vägutredningen att Diagonal Ulvsunda ger en större avlastning av innerstadens gatunät. Skillnaden är dock liten särskilt mot bakgrund av de trafikavlastningar som kan uppnås genom andra styrmedel, t ex vägavgifter. I vägutredningen (sid 163-164) visas att framkomligheten på infartslederna västerifrån är avsevärt sämre i Diagonal Ulvsunda jämfört med Förbifart Stockholm. Många yttranden från allmänheten har också uttryckt farhågor för att den redan idag svåra trafiksituationen kring Brommaplan förvärras.

Vägverket instämmer med Länsstyrelsen att Förbifart Stockholm stöder en mer västlig utveckling med bland annat utbyggnad på Ekerö. Ekerö kommun har efterfrågat en ny infrastrukturlösning för den hårt belastade väg 261 och har förordat Förbifart Stockholm med vissa reservationer.

Diagonal Ulvsunda stödjer en bättre tillgänglighet för de sydöstra och östra kommunerna t.ex. Tyresö, Haninge, Nacka och Värmdö genom kopplingen till Södra Länken. I Vägverkets planering finns en framtida östliga förbindelse vilket skulle ge ökad tillgänglighet för dessa kommuner.

Vägverket instämmer med Länsstyrelsens synpunkt att de negativa konsekvenserna för befintlig bebyggelse är större för Diagonal Ulvsunda än för Förbifart Stockholm. Kompletterande analyser visar att i korridoren för Diagonal Ulvsunda bor tre gånger så många människor som i korridoren för Förbifart Stockholm.

Eftersom det inte finns någon anpassad kommunal planering för alternativet Diagonal Ulvsunda är konsekvenserna av ett genomförande i dagsläget svåröverskådliga. Vägverket vill i detta sammanhang särskilt betona att det finns risk för svårigheter att anpassa befintliga trafiksystem till Diagonal Ulvsunda. Indirekt kan detta ge en rad nya s.k. flaskhalseffekter med negativa konsekvenser för utvecklingen av bostadsförsörjningen. Behovet av dessa tillkommande åtgärder på det angränsande kommunala gatunätet bör kartläggas noggrant ifall tillåtlighet ges för Diagonal Ulvsunda. Genomförandeproblemet accentueras av att kommunerna normalt ska finansiera förändringarna på de delar av vägnätet där kommunen är väghållare.

Vägverket bedömer att den geografiska avgränsning som skett i vägutredningen varit tillräcklig och denna uppfattning stöds också av Länsstyrelsen. Den geografiska omfattningen har behandlats i samråden. Analyserna visar att de västligare alternativ som analyserats på systemnivå inte ger några påtagliga fördelar jämfört med Förbifart Stockholm. Ytterligare västliga alternativ syns inte vara meningsfulla att utreda.

RIKSINTRESSE OCH PÅTAGLIG SKADA

Enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser i 3 kap 6 § ska mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av dess naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas.

Områden som är av riksintresse för naturvärden, kulturmiljövården eller friluftslivet skall skyddas mot åtgärder som avses i första stycket. Samtidigt anges i 3 kap 8 § att områden som är av riksintresse för vissa anläggningar däribland kommunikationer skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. I 3 kap 10 § anges att ifall ett område är av riksintresse för flera oförenliga ändamål, skall företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Enligt 4 kap 1 § får väg byggas inom riksintresset Mälaren med öar och strandområden endast om det inte påtagligt skadar området natur- och kulturvärden. Bestämmelserna i 4 kap får dock inte utgöra hinder för utveckling av befintliga tätorter.

Inkomna yttranden

Mälaren med öar och strandområden

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att Förbifart Stockholms samlade konsekvenser för natur-, kultur- och friluftslivsintressena inom *riksintresseområdet Mälaren med öar och strandområden* utgör påtaglig skada i miljöbalkens mening. Även i ett stort antal andra yttranden från organisationer och enskilda framhålls att Förbifart Stockholm skadar riksintresset Mälaren med öar och strandområden.

Enligt Länsstyrelsen kommer en bro med en sexfältig motorväg över Lambarfjärden att förändra skalan och påverka intrycket av den historiska segelleden och Mälartloppet. Bron skulle som byggnadsverk helt dominera området; fokus skulle

förskjutas från de opåverkade utmarksstränderna till den storskaliga trafik-anläggningen och därmed avsevärt minska området kulturhistoriska värde.

Länsstyrelsen konstaterar dock att effektivare nord-sydliga förbindelser är en förutsättning för att Storstockholms normala tätortsutveckling ska kunna fortgå. Den aktuella vägförbindelsens funktion utgör således, enligt Länsstyrelsens uppfattning, en del i den befintliga tätortens utveckling och bör därmed omfattas av de undantag som finns angivna i miljöbalken, 4 kap 1 § 2 st (tätortregeln).

Riksintresse för kulturmiljövården Lovön-Lindö

Riksantikvarieämbetet (RAÄ), Fastighetsverket samt en rad organisationer och enskilda hävdar att ett genomförande av Förbifart Stockholm innebär påtaglig skada på *riksintresset Lovön- Lindö*. Enligt RAÄ är Förbifart Stockholm oacceptabel.

RAÄ efterlyser en analys av hur landskapet som helhet påverkas och då främst under 1800-talet och 1900-talet.

Enligt Länsstyrelsens i Stockholms län bedömning skadas *riksintresseområdet Lovön-Lindö* påtagligt om vägen lokaliseras till korridoren Förbifart Stockholm.

Väsentliga omständigheter för Länsstyrelsens bedömning är:

- att skadorna inte förväntas uppstå perifert utan i riksintresseområdets centrala, känsliga delar och dessutom i ett öppet landskap,
- att det inte rör sig om ett enstaka, utan om flera olika intrång i form av vägområden, tunnelpåslag och ytförlagda anläggningar för tunnelns olika tekniska system, vilka bl.a. kommer att kräva arkeologiska utgrävningar samt
- att den verksamhet som tillförs området, d.v.s. ytterligare trafik – och framför allt en omfattande, fleråriga masshantering, hamnverksamhet och annan byggverksamhet medför kraftiga störningar.

Även många andra yttranden tar upp frågan om masshanteringen på centrala Lovön under byggtiden och dess påverkan på riksintressena.

Två oförenliga intressen står mot varandra enligt Länsstyrelsen. Enligt miljöbalken ska i första hand påtaglig skada undvikas. Detta tolkar Länsstyrelsen som att andra lokaliseringar ska eftersökas. Först när man visat att andra lokaliseringar inte finns kan enligt Länsstyrelsen en vägning enligt 3 kap 10 § komma i fråga. Eftersom det finns ett annat ändamålsenligt alternativ, Diagonal Ulvsunda, är Länsstyrelsens bedömning att en avvägning mellan riksintressena kulturmiljö och väg inte behöver göras.

Diagonal Ulvsunda

Inga remissinstanser har hävdad att Diagonal Ulvsunda medför påtaglig skada på något riksintresse. Riksantikvarieämbetet efterlyser dock en grundligare genomgång av eventuella kulturhistoriska värden i Ulvsundaområdet.

Vägverkets bedömning

Vägverket konstaterar att alternativen skiljer sig åt vad avser intrång, risk för påverkan i Natura 2000 områden och risk för påtaglig skada på riksintressen. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att Förbifart Stockholm innebär att mark och vattenområden med stora natur-, kultur-, och rekreativa värden tas i anspråk på södra och norra Lovön, över Lambarfjärden, vid Grimstaskogens strandnära områden samt inom del av Järva friområde. Diagonal Ulvsunda eller Kombinationsalternativet påverkar inte några natur- eller kulturmiljövärden inom riksintresseområden eller andra riksintressen.

Mälaren med öar och strandområden

Det är Vägverkets uppfattning att Förbifart Stockholm inte medför påtaglig skada på riksintresset Mälaren med öar och strandområden (MB kap 4). Detta baseras på att det är helheten som ska bedömas, det vill säga hela Mälaren med dess öar och stränder. En bro över Lambarfjärden berör ett begränsat område och kan inte anses påverka helheten. Broar förekommer i stor utsträckning inom Riksintresset. I sen tid har bro byggts för Mäljarbanan vid Kallhäll, över Garnsviken i Sigtuna och Södertälje kanal. Förbättringar planeras av väg 55 över Mälaren.

Oavsett frågan om påtaglig skada delar Vägverket Länsstyrelsens uppfattning att projektets påverkan på riksintresset Mälaren med öar och strandområden inte utgör hinder för att lokalisera vägen enligt vägutredningens alternativ Förbifart Stockholm med hänvisning till undantagsregel enligt 4 kap. miljöbalken 1§ 2st. (tätortsregeln)

Riksintresse för kulturmiljövården Lovön-Lindö

Av vägutredningen framgår bl.a. de anpassningar som vägutredningen genomfört för att minska påverkan på riksintresset Lovön- Lindö i området kring Edeby gård som utgör en kulturhistorisk helhet med fornlämningar, ursprunglig odlingsmark, hållristning mm. Vägverket redovisar i miljökonsekvensbeskrivningen att även med de åtgärder som föreslagits för att minska påverkan på riksintresset uppstår skada på området kulturvården. Vägverket anser däremot inte att dessa negativa konsekvenser medför påtaglig skada på riksintresset. Det är därmed möjligt att de två riksintressena väg och kulturmiljö kan samexistera.

De permanenta fysiska intrång inom riksintresset som kvarstår efter byggtiden är två rampanslutningar med slänter, breddning av Ekerövägen mellan Lindötunneln och Finnbo samt två cirkulationsplatser. Området som berörs av intrången har varit föremål för mer eller mindre kontinuerliga förändringar. Moderna inslag finns i form av golfbana, skjutbana, ny vägdragning över odlingsmark, breddning av vägen samt tunnel. Inte minst senare tids kompletteringar med cykelväg och kollektivkörväg bär spår av vår tids värderingar. Se även Bilaga 4

Vägutredningen presenterar två alternativ för den södergående tunnelrampen varav det ena helt undviker det öppna värdefulla landskapet kring Edeby gård. Den ena rampanslutningen ligger i ett skogsparti och kommer således vara relativt dold. Även den norrgående rampanslutningen vid Finnbo ligger utanför det värdefulla området. I och med att båda rampanslutningarna kan förläggas utanför det öppna värdefulla kulturlandskapet bedöms de negativa konsekvenserna för kulturmiljöintressena bli små till måttliga.

Övrig påverkan är kopplad till byggskedet och således inte permanent. När det gäller byggskedets påverkan finns det dessutom möjlighet att välja den lösning som ger minst negativ påverkan på området. I vägutredningen (MKB avsnitt 8.6) och i bilaga 3 till föreliggande utlåtande redogörs för flera möjliga lösningar för masstransporter från Lovö. I det fall man väljer att skeppa ut massorna från en tillfällig hamn redovisas alternativa lägen.

Vägverket delar inte Länsstyrelsens uppfattning om att tillståndspliktig hamnverksamhet utgör en förutsättning för vägföretagets genomförande. Såväl landtransport till fastlandet som lagring på Mälaröarna redovisas i MKB:n som alternativ. Landtransporter skulle medföra ca 150 – 200 vägtransporter per arbetsdag och lika många tomma returtransporter tillbaka. Om alla transporter tar samma väg skulle trafikflödet på Ekerövägen under vardagar öka med som mest 2 %. Bedömningen är att masstransporter på väg troligtvis medför mindre negativa miljökonsekvenserna för Lovöns kulturmiljö än sjötransporter. Miljökonsekvenser av lösningar som inte förutsätter hamnverksamhet redovisas i bilaga 3 till detta utlåtande.

Vägverket är angeläget om att val av alternativ för masstransporter låses upp så sent som möjligt i processen eftersom de tekniska och ekonomiska förutsättningarna kan förändras kraftigt med tiden. Vid val av alternativ görs en sammanvägd bedömning där vederbörlig hänsyn tas till kultur- och naturmiljöintressen.

Den ytterligare trafik som tillkommer på Lovön berör endast sträckan Finnbo-Tappström som till största delen ligger utanför området för riksintresse. Av vägutredningen framgår att den östra delen av Ekerövägen får oförändrad trafik jämfört med nuvarande förhållanden och betydligt mindre trafik än i nollalternativet och med Diagonal Ulvsunda. Detta gäller bland annat vägsträckan förbi Drottningholms slott vilket är gynnsamt för världsarvet.

Vägutredningen har antagit att riksintressena för natur- och kulturmiljö på Lovö och riksintresset för ny tunnelförlagd väganläggning på Lovö kan samexistera. Erfarenheterna från andra vägprojekt som innebär ingrepp i kulturmiljön visar att det går att göra sådana anpassningar att vägen kan genomföras utan att kulturminnesintressena påtagligt skadas. Exempel är E 6 förbi Tanumshede eller E 4 förbi Gamla Uppsala.

Vägverkets bedömning är därför att den aktuella vägkorridoren och de beskrivna åtgärderna i vägutredningen medför att effekterna och konsekvenserna inte uppgår till omfattning som sammanlagt innebär att påtaglig skada bedöms uppkomma på riksintressena i området.

Vägutredningen förutsätter en möjlig samexistens mellan riksintressena och en ny väg i tunnel. Ett fortsatt arbete i arbetsplaneskedet fokuserar på anpassningar av väganläggningen på Lovön m.fl. platser för att så långt möjligt minimera effekter på natur- och kulturmiljöintressen.

Om Förbifart Stockholm, trots anpassningar, ändå anses medföra påtaglig skada på riksintresset Lovön-Lindö innebär det inte att alternativet är olämpligt enligt miljöbalken 2 kap 4 § eller oacceptabelt. När två riksintressen enligt 3 kap miljöbalken står mot varandra ska en avvägning göras. Enligt Vägverket finns det inget stöd för Länsstyrelsens uppfattning att andra alternativ måste vara uttömda innan en avvägning mellan två riksintressen blir aktuell. Denna juridiska tolkning utvecklas i bilaga 5 till detta utlåtande.

BEDÖMNING AV LOKALISERING OCH TILLÅTLIGHET

Enligt miljöbalkens lokaliseringsregel i 2 kap 4 § ska en verksamhet eller anläggning lokaliseras så att platsen är lämplig med hänsyn till bestämmelserna i 1 kap 1 §, 3 kap och 4 kap miljöbalken.

Platsen ska väljas så att ändamålet kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön, det vill säga platsen ska även vara den mest lämpliga.

Inkomna yttranden

Länsstyrelsen gör bedömningen att Förbifart Stockholm inte kan anses lämplig enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser och lokaliseringsregel och föreslår därför att en lokalisering inom korridor för Diagonal Ulvsunda ställs under regeringens tillåtlighetsprövning. Enligt Länsstyrelsen medför de skador som Förbifart Stockholm kan förväntas orsaka att lokaliseringen inte kan anses vara den där ändamålet kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön, det vill säga platsen är inte den mest lämpliga. Länsstyrelsen viktigaste motiv redovisas i korthet nedan:

- **Vattenförsörjningsintresset.** Mälaren utgör i sin östra del ett vattenområde som enligt 3 kap. 8 § miljöbalken är särskilt lämpligt för renvattenproduktion. Naturvårdsverket har ännu inte gjort några utpekanden av vilka områden som är av riksintresse för vattenförsörjningen. Detta oaktat betraktar Länsstyrelsen Mälaren som ett sådant riksintresse. Länsstyrelsen menar att lokaliseringen av ytterligare ett riskobjekt inom vattenskyddsområdet inte kan anses främja en god hushållning och långsiktigt hållbar utveckling.
- **Påverkan på natur- och kulturvärden och på friluftslivet.** Här tas framför allt påverkan på riksintresseområdena Lovö-Lindö och Mälaren med öar och strandområden upp. Se ovan.

Bland intresseföreningar och enskilda finns en stor oro för att alternativet Diagonal Ulvsunda ska ge negativa konsekvenser för boendemiljön. Det gäller såväl under drifttiden, där oron gäller påverkan på grundvatten och energibrunnar samt negativa konsekvenser av ventilationstornen, som under byggtiden där oron är kopplad till störningar från transporter och tunneldrivning.

Vägverkets bedömning

Det är Vägverkets uppfattning att båda alternativen är lämpliga lokaliseringar i miljöbalkens mening. Båda vägutbyggnadsalternativen kopplas till befintligt vägnät och uppfyller projektmålen.

Båda vägutbyggnadsalternativen medför negativa konsekvenser för vissa allmänna bevarandehänsynerna av lokal betydelse enligt miljöbalkens 3 kap. En ny väg utgör ett riksintresse och har därför företräde.

Diagonal Ulvsunda påverkar i motsats till Förbifart Stockholm inte något riksintresse enligt Miljöbalken kap 3-4. Nedan utvecklas och redovisas de argument och värderingar som Vägverket hävdar utgör grund för att betrakta även Förbifart Stockholm som tillåtligt i lagens mening.

Vägverket instämmer med Länsstyrelsen och andra remissinstanser att lokaliseringen av Förbifart Stockholm över Mälaren inte är en konfliktfri lokalisering och anpassningar har gjorts för att påverkan ska begränsas. Genom de omfattande anpassningarna har Vägverket beaktat miljöbalkens generella hänsynskrav. De konflikter som kvarstår bedöms vara av sådan art att Förbifart Stockholm ändå kan anses vara ett lämpligt alternativ med hänsyn till bestämmelserna i 1 kap 1 §, 3 kap och 4 kap miljöbalken.

Vattenförsörjningsintresset.

Skyddet av Mälaren som vattentäkt är alternativskiljande. Diagonal Ulvsunda saknar broar som passerar Mälaren. Enligt vägutredningen bedöms dock risken för olycka med negativa konsekvenser för Stockholms vattenförsörjning som låg och acceptabel.

I vägutredningen redovisas ett antaget händelseförlopp som är stegvis ordnat efter olika moment som beskriver händelse och åtgärd. Sammanfattningsvis kan skada på Stockholms vattenförsörjning vid vattenverken vid Görveln eller Lovön endast inträffa om en rad mycket ogynnsamma förutsättningar samverkar och ett antal skadeförebyggande och skadebegränsande åtgärder misslyckas.

Vägverket bedömer att åtgärder som redovisas i vägutredningen är rimliga och tillräckligt effektiva för medge ett gott skydd av Stockholms vattenförsörjning.

Stockholm Vatten som ansvarar för vattenverket på Lovön har meddelat att de bedömer de skyddsåtgärder som presenteras i Vägutredningens MKB som tillräckliga. Norrvatten som ansvarar för vattenverket vid Görveln uppmärksammar att strömningsbilderna i Mälaren är komplicerade, tredimensionella och växlar med årstiderna.

Påverkan på natur- och kulturvärden och på friluftslivet.

Vägverket har i vägutredningen redovisat att ytlägen och bro för Förbifart Stockholm medför negativa konsekvenser för riksintresset Mälaren med öar och strandområden och riksintresset för kulturmiljön Lovö-Lindö. Av vägdragningens totala längd på Lovön, 5 km, går endast 900 meter i ytläge på norra Lovön. Sträckan i ytläge ligger utanför riksintresset för kulturmiljön. Utöver det finns två rampanslutningar, vardera på knappt 150 meter i ytläge inom området för riksintresse Lovö-Lindö. Samtliga ytsträckor går i skärning eller i nedsänkt läge vilket minskar vägens påverkan på omgivningen.

En del av riksintresseområdet Lovö-Lindös värde utgörs av Drottningholms kungsgård med tillhörande gårdar som representerar en viktig del av det nationella kulturarvet. Området har dock genomgått kontinuerliga förändringar och där finns sentida inslag i form av ny rak vägdragnings över det öppna landskapet och golfbana. Dessa sentida inslag har inte utplånat områdets värde som riksintresse. Det är Vägverkets bedömning att Förbifart Stockholms huvudkörbanor som går i tunnel under mark överhuvudtaget inte har någon permanent påverkan. Den bestående påverkan som rampanslutningarna utgör är att de försvårar utläsningen av det historiska landskapet. Även om den påverkan inte är av samma dignitet som övriga sentida inslag är det viktigt att anslutningarna läggs och utformas så att denna påverkan blir liten.

Den direkta påverkan på det öppna kulturlandskapet utgörs av en rampanslutning vid Finnbo, intill golfbanan, samt en rampanslutning vid Edeby. De två cirkulationsplatserna vid rampanslutningarna ges en radie på cirka 25 meter och på sträckan mellan Finnbo och tunneln breddas vägen från tre till fyra körfält.

Under 4-5 år kommer störningar att uppstå på grund av transport av bergmassor. Med beaktande av den tid vägen framgent kommer att finnas så är det en kort tid. Byggtidens störningar skall även beaktas vid bedömning av påtaglig skada. Vägverkets uppfattning är att störningarna är av tillfällig och övergående karaktär och kan inte anses, ensamma eller tillsammans med de bestående skadorna, leda till påtaglig skada.

Vägverket menar att väsentliga värden för riksintresset kvarstår även vid en utbyggnad av Förbifart Stockholm. Därmed går det att förena riksintresset väg med övriga riksintressen och de två riskintressena kan således existera samtidigt (se även ovan under Riksintressen och påtaglig skada).

Om regeringen i tillåtlighetsprövningen ändå skulle anse att Förbifart Stockholm medför påtaglig skada är det Vägverkets uppfattning att företräde ska ges åt riksintresset väg eftersom det främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och miljön i övrigt. Skälen för detta är att den påtagliga skada som uppstår ändå är av begränsad omfattning och att riksintressets största värden kvarstår.

I bedömningen bör även beaktas att Förbifart Stockholm löser Ekerös ohållbara trafiksituation, vilken annars måste lösas på annat sätt, troligtvis genom någon form av infrastruktursatsning. Det finns risk för att nuvarande väg 261 då måste uppgraderas till större men för övriga riksintressen än Förbifart Stockholm. Väsentligt för bedömningen är även att trafikflödet förbi Drottningholm, som utgör en väsentlig del av riksintresset, blir mindre med Förbifart Stockholm än med något annat av alternativen i vägutredningen. Problemställningarna kring Ekerö kommuns transportförsörjning utvecklas i bilaga 6.

Förbifart Stockholm är således ett riksintresse för kommunikation som ger samhällsnytta under en lång tid till priset av en viss påverkan på ett riksintresse för kulturmiljö vars största värden kvarstår även efter att vägen byggts. Vägverket bedömer därför i motsats till Länsstyrelsen Förbifart Stockholm som ett lämpligt alternativ.

Diagonal Ulvsunda påverkar inte riksintressen för natur- och kulturmiljö eller friluftsliv. Vägverket har därför bedömt att även Diagonal Ulvsunda är ett lämpligt alternativ och har där stöd av Länsstyrelsen. De farhågor som hänför sig till alternativet Diagonal Ulvsunda har översiktligt behandlats i vägutredningen. Detaljlösningar tas dock fram först i ett arbetsplaneskede.

FYRSTEGSPRINCIPEN OCH KOMBINATIONSLTERNATIVET

Bakgrund

Vägverket har som verksamhetsutövare ansvar för vägtransporter och utbyggnader och förbättring av dessa system. Vägverkets uppdrag styrs av politiska beslut och väglagstiftningen, ytterst väglagen och andra kopplade lagstiftningar som miljöbalken samt plan- och bygglagen.

Grunden för verksamheten styrs av samhällets behov av säkra och miljövänliga vägtransporter för vilket vägverket har s.k. sektorsansvar. Ansvar för planeringen av samhällets behov av transporter är inte samlat utan olika myndigheter på riks-, regional- och lokal nivå delar detta ansvar.

Vägverket är genom väglagens koppling till miljöbalken skyldig att även redovisa alternativa lokaliseringar och utformningar av en väg om det är möjligt. Förväntade miljöeffekter och miljökonsekvenser skall beskrivas men även ”...eventuella trafikförändringar på närliggande vägnät och den utveckling av bebyggelse och näringsliv som väganläggningen ger upphov till (VVFS2001:18)”.

I vägutredningen har ett stort antal tänkbara lösningar utvärderats. Vissa har redan efter en ytlig studie kunnat förkastas som otillräckliga eller olämpliga, medan andra har utretts mer ingående. Länsstyrelsen efterfrågade redan i förstudieskedet ett trafikslagsövergripande synsätt i kombination med nytänkande. I vägutredningen presenteras därför ett Kombinationsalternativ. Alternativet är ett uttryck för Vägverkets ambition enligt den s.k. fyrstegsprincipen att beakta förbättringsåtgärder eller andra åtgärder som innebär minskat behov av vägutbyggnad som alternativ till en ny väganläggning. Kombinationsalternativet omfattar avgiftssystem, satsningar på kollektivtrafiksystem samt begränsade vägutbyggnader. Syftet har varit att se i vilken grad som projektmålen kan nås utan en ny vägförbindelse över Mälaren. Alternativet är inte utrett till samma detaljeringsnivå som vägutbyggnadsalternativen utan analysen har endast skett på systemnivå.

Måluppfyllelsen

Analysen på systemnivå visar att Kombinationsalternativet kan uppfylla delar av framkomlighetsmålen men Vägutredningen pekar tydligt på att kombinationsalternativet inte ger tillräckliga tillgänglighetsförbättringar.

Styrkan i alternativet ligger i att framkomlighetsmålen kan nås med vägavgifter som effektivt minskar bilresandet samtidigt som miljön blir bättre än i övriga alternativ.

Från miljösynpunkt är alternativet bättre än nollalternativet eftersom trafikarbetet minskar. Minskningen blir störst i innerstaden. För övriga projektmål förmår det dock inte ge något väsentligt tillskott utöver vad som åstadkoms med nollalternativet.

Om Kombinationsalternativet kunde genomföras snabbt skulle det ändå bara vara en trafiklösning på kort sikt som främst avlastar de centrala delarna. Vägavgifterna skapar dock ett undertryckt resande som inte kan kompenseras genom ny pendeltågstunnel och förbättrad kollektivtrafik.

På både kort och lång sikt innebär vägavgifterna att den totala tillgängligheten för bil och kollektivtrafik blir sämre i alla kommuner jämfört med nollalternativet

Inkomna yttranden

Flera remissinstanser har framfört kritik mot Kombinationsalternativets utredningsgrad och utformning.

Svenska Naturskyddsföreningen framför stark kritik mot den redovisade åtgärds kombinationen och hur Vägverket har genomfört arbetet enligt fyrstegsprincipen.

Räddningsverket anser att det inte går att avfärda Kombinationsalternativet utifrån det underlag som presenterats och framhåller att det ur trafiksäkerhetssynpunkt kan vara av stort intresse att utreda alternativet vidare. Boverket anser t.ex. att det är angeläget att utifrån Noll- och Kombinationsalternativen närmare utreda ett modifierat alternativ.

SMHI förordar kombinationsalternativet som med lägre trafikvolym leder till mindre utsläpp och därmed är det mest gynnsamma alternativet från klimatsynpunkt och hälsopåverkan från föroreningar.

Länsstyrelsen har ingenting att erinra mot det sätt vägutredningen tillämpar fyrstegsprincipen och att Kombinationsalternativet endast beskrivs på systemnivå. Länsstyrelsen konstaterar samtidigt att den juridiska plattformen saknas idag för att fullt ut tillämpa fyrstegsprincipen och finna trafikslagsövergripande lösningar.

I några yttrande från andra organisationer och från enskilda förordas också Kombinationsalternativet som ett miljömässigt intressant förslag.

Vägverkets bedömning

Fyrstegsprincipen är en arbetsmetod som skall tillämpas i förstudieskedet enligt vad som beskrivs i propositionen 2003/04:95. Vägverket har beskrivit arbetsordningen i Vägverkets handbok Förstudie Publ. 2002:72. Ett lagmässigt stöd enligt riksdagsbeslut för arbetsmodellen i Väglagen eller författningar saknas.

Det föreligger svårigheter att tillämpa modellen särskilt vad gäller steg 1 och 2 varmed avses styrning och planering av åtgärder som i steg 1 "påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt" samt i steg 2 "åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät". Att bestämma åtgärder för att begränsa trafikillväxten eller påverka transportmedelsvalet ligger utanför trafikverkens mandat. Arbetsmodellen skall därför mera ses som en rekommendation till arbetssätt som systematiskt belyser olika åtgärdsalternativ än ett krav att Vägverket ska arbeta för att finna andra lösningar än väglösningar.

Vägverket konstaterar i likhet med Länsstyrelsen i Stockholms län att det således saknas lagligt stöd att föra fram ett alternativ till tillåtlighetsprövning som omfattar kombinerade trafikslagsövergripande åtgärder som Vägverket inte är huvudman för. Vägverket delar den uppfattningen och uppmärksammar att Länsstyrelsen avser att tillskriva regeringen.

Skall Kombinationsalternativet enligt fyrstegsprincipen utvecklas från enbart systemnivå till ett reellt utrett alternativ krävs ett omfattande utredningsarbete från fler aktörer än Vägverket.

Tidplanerna kommer att påverkas om Kombinationsalternativet skall utredas vidare. Projektmålen och regionala planeringsunderlag måste omdefinieras. Kombinationsalternativet är i likhet med alternativet Diagonal Ulvsunda i dagsläget inte förankrat i vare sig regionens planering eller i trafikhuvudmannens planering. Inte minst måste finansieringsfrågorna för drift och underhåll av ett utökat kollektivtrafiknät utredas.

Behovet av förstärkning av kapaciteten och framkomligheten på vägnätet i det centrala och halvcentrala bandet runt Stockholm kvarstår även med en ny nordsydlig förbindelse. Därför är det av stor vikt att finna lösningar på kort och medellång sikt som komplement till vägutredningens huvudsyfte att möta den långsiktiga efterfrågan på transportkapacitet. Vägverket ställer sig positiv till att medverka i ett sådant arbete men anser att huvudmannaskapet för ett sådant arbete måste avgöras av regeringen.

Vägverket har i redogörelsen för aktualitetsprövningen för RUFSS 2001 pekat på att regionplanen i nästa planeringsomgång bör delas upp i två delar, en som är mycket långsiktig och en som har ett kortare perspektiv. De åtgärder som ingår som planerade utbyggnader i RUFSS 2001 för 2015 bör särskilt beaktas.

Vägverket vill därutöver tydligt peka på vikten av att stärka kollektivtrafiken och arbeta med avgifter för att ytterligare effektivisera och styra transportsystemet inte minst från miljösynpunkt. Även om avgifter och omfattande kollektivtrafikinvesteringar inte ensamt förmår tillgodose behovet av ökad rörlighet kan de vara viktiga delar i en helhetslösning för regionens transportsystem.

ÖVRIGA SYNPUNKTER SOM BEAKTATS I VÄGUTREDNINGEN

MILJÖ

Exploatering på Lovön

Inkomna yttranden

Ett flertal organisationer och privatpersoner har i yttranden framfört oro över att Förbifart Stockholm med en ökad tillgänglighet till Ekerö kommun, kommer att innebära en inledning till en okontrollerad och oacceptabel exploatering av Mälarsöarna. Ekerö kommun är enligt yttrandet över utställningen positiv till en ökad utveckling av boende och näringar i kommunen.

Vägverkets bedömning

I vägutredningen framgår att markanvändningen på Lovön är starkt reglerad och även om en av – och påfart byggs är det högst osannolikt att Ekerö kommun skulle tillåta någon följdexploatering intill vägen. Fastighetsägaren staten motsätter sig också en sådan utveckling.

Vägverkets bedömning är att Förbifart Stockholm kan gynna en expansion på Ekerö och Färingsö men inte på Lovön där starka intressen bl.a. från Länsstyrelsen, Riksantikvarieämbetet och Fastighetsverket avstyrker tillkommande bebyggelse eller anläggningar som negativt påverkar riksintresset Lovön.

Tillståndsprövning, Natura 2000

Inkomna yttranden

Länsstyrelsen bedömer att Förbifart Stockholm kan komma att ”på ett betydande sätt” påverka Natura 2000-området Edeby ekhage och att det därför krävs en tillståndsprövning enligt 7 kap. 28a § miljöbalken. En sådan tillståndsprövning ska enligt Länsstyrelsen göras före regeringens tillåtlighetsprövning.

I Länsstyrelsens yttrande påpekas att tunneldrivning i närheten av Natura 2000-området Edeby ekhage skulle kunna påverka grundvattenförhållandena negativt och därmed inverka negativt på miljön inom området. Den tillfälliga hamnen på södra Lovön som redovisas i vägutredningen för utskeppning av utsprängda massor utgör enligt Länsstyrelsens yttrande en annan potentiell risk för områdets miljö.

Eftersom ett eventuellt tillstånd kan förenas med särskilda villkor bedömer Länsstyrelsen, utifrån föreliggande underlag, som sannolikt att Natura 2000-området inte utgör hinder för en vägutbyggnad.

Vägverkets bedömning

Vägverket har, med ledning av inkomna synpunkter, ändrat uppfattning och föreslår nu såsom huvudalternativ att borttransport av bergmassor från södra Lovön bör ske med lastbil. Med den lösningen minskar påverkan på Edeby ekhage ytterligare och blir enligt Vägverkets bedömning så liten att en tillståndsprövning inte kan anses motiverad före tillåtlighetsprövningen.

Vägverket har efter genomförda utredningar i vägutredningen konstaterat att verksamheten inte bedöms innebära någon betydande påverkan på det närbelägna Natura 2000-området och att det således inte kan bli fråga om tillståndsprövning för Natura 2000-området. Med landtransporter under byggskedet behövs dessutom ingen byggväg i närheten av Edeby ekhage.

Risken för skador på växtligheten genom grundvattenpåverkan bedöms som liten då det i första hand är tillgången på vatten i markskiktet som avgör risken för uttorkning. Behov av skadeförebyggande åtgärder kommer att beaktas i ett eventuellt arbetsplaneskede.

Skulle regeringen aktualisera sjötransport av bergmassor från södra Lovön anser Vägverket likväl att en tillståndsprövning inte kan anses motiverad före tillåtlighetsprövningen. Verksamheten bör i så fall snarare bli föremål för en samlad prövning där frågan om betydande påverkan på Natura 2000-området även beaktas i tillåtlighetsprövningen. Nuvarande utredningar ger tillräckligt underlag för en sådan bedömning.

Vägverket är av den uppfattningen att verksamheten under byggskedet kan innebära risk för dammspridning. Genom anpassningar kan dammet begränsas och därmed bedöms det inte medföra någon betydande påverkan på naturintresset Edeby ekhage. Vägverket är av den uppfattningen att den tillfälliga verksamheten kan förenas med villkor för att skydda naturintresset.

I bilaga 3 till detta utlåtande redovisas miljökonsekvenserna av andra lösningar av masstransporterna och som inte förutsätter tillfällig hamn. Vägverkets uppfattning är därför att Natura-2000 området inte utgör hinder för tillåtlighet och att separat tillståndsprövning vare sig behövs eller är lämplig att genomföra.

Klimatmålet

Inkomna yttranden

Den prognostiserade utvecklingen utan att projektet genomförs, det s.k. noll-alternativet, är att koldioxidutsläppen från transportsektorn ökar med ca 440 000 ton jämfört med nuläget. Genomförs projektet enligt alternativen Förbifart Stockholm eller Diagonal Ulvsunda förväntas koldioxidutsläppen öka med ytterligare ca 130 000-140 000 ton/år. Kombinationsalternativet dämpar däremot ökningen med ca 160 000 ton/år.

Flera remissinstanser har tagit upp frågan om projektets effekt på klimatet. Boverket påpekar t.ex. att skillnaden på 300 000 ton/år koldioxidutsläpp mellan utbyggnadsalternativen och Kombinationsalternativet motsvarar två gånger Vägverkets nationella reduktionsmål för perioden 2002-2005 och menar att klimatmålet följaktligen starkt talar för någon form av kombinationsalternativ. SMHI:s förordande av Kombinationsalternativet sägs vara grundat på tyngden i luftförorenings- och klimat-aspekterna. Länsstyrelsen konstaterar att skillnaderna mellan Kombinationsalternativet och de båda vägutbyggnadsalternativen är betydande. Klimatmålet är ett av de mål som anses vara svårast att nå.

Vägverkets bedömning

Vägverket instämmer i Länsstyrelsens resonemang att olika styrmedel behövs för att minska bilresandet. Även med styrmedel som exempelvis vägavgifter finns dock behov av en ny nord-sydlig förbindelse. En ny nord-sydlig förbindelse ger också goda möjligheter att få snabba stombusslinjer över Mälaren.

Vägverket konstaterar att utvecklingen enligt regionplanen och uppfyllelsen av projektmålen i de båda vägutbyggnadsalternativen med ökad tillgänglighet leder till ökat transportarbete som står i ett motsatsförhållande till klimatmålet. Hur klimatmålet ska nås är därför en komplicerad fråga. Satsningar på fordonsteknik, fossilfria bränslen, ökade kollektivtrafiksatsningar och ekonomiska styrmedel är några av de metoder som på sikt bör kunna bidra till att miljömålen nås samtidigt som utvecklingen i regionen kan fortgå.

Koldioxidmålet är inte hinder för regeringen att ge tillåtlighet och utgör inte någon skillnad mellan vägalternativen.

Miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet

Enligt 6 kap. 5 § miljöbalken får inte ett projekt komma till stånd om det medverkar till att en miljö kvalitetsnorm överträds. Undantag kan dock göras om åtgärder vidtas på annan verksamhet som leder till att projektets verkningar kompenseras fullt ut och med ett visst övermått.

Vägutredningen anger att alla nu gällande miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet - utom normen för partiklar (PM10) - kommer att klaras år 2015 i samtliga tre utredningsalternativ. Samtliga alternativ medför överskridanden i "nya" områden men sammantaget är områdena med överskridande mindre än i nollalternativet.

Inkomna yttranden

Länsstyrelsen menar att "medverka till" här måste anses avse projektets sammantagna verkan. En sådan uttolkning är i analogi med hur undantagsbestämmelsen i 16 kap. 5 § är uppbyggd och följer miljöbalkens tolkningsregel i 1 kap. 1 §. Enligt Länsstyrelsens bedömning kommer således, oavsett val av alternativ, genomförandet av projektet inte att medverka till att en miljö kvalitetsnorm för luftkvalitet överträds och luftkvaliteten bör inte resa hinder för att bevilja tillåtlighet för något av alternativen.

Vägverkets bedömning

Vägverket delar Länsstyrelsens uppfattning i frågan. Vägverket är med och driver den tekniska utvecklingen och forskning inom områden som dubbdäcksanvändning, andra driftinriktade åtgärder t.ex. systematisk renhållning av vägbanor samt stofrening med partikelfilter av utgående luft från ventilationstorn.

Miljökvalitetsnormer för vattenkvalitet

Inkomna yttranden

Länsstyrelsen gör bedömningen, förutsatt att de försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas som anges i miljökonsekvensbeskrivningen och att dessa preciseras i efterföljande projektering och tillståndsgivning, att byggandet och driften av en ny nord-sydlig motorväg inte skulle medverka till att en miljökvalitetsnorm för vatten överträds. Således bedöms inte heller bestämmelserna om miljökvalitetsnormer för fiskvatten utgöra hinder för projektets tillåtlighet.

Fiskeriverket tar i sitt yttrande inte ställning för något av alternativen utan konstaterar att särskild hänsyn måste tas till redovisade fiskeintressen vid anläggande av brostöd i vatten.

Vägverkets bedömning

Vägverket delar Länsstyrelsens uppfattning att föreslagna försiktighetsmått torde vara tillräckliga. Vad gäller byggande i vatten förutsätts skadeförbyggande åtgärder krävas i villkoren för tillståndsprövningen för bl.a. broarbetena för bron över Lambarfjärden.

TEKNIK OCH EKONOMI

Ventilationstorn m fl tekniska anläggningar

I vägutredningen redovisas möjliga placeringar av ventilationstorn i de båda vägalternativen.

Inkomna yttranden

Boende som kan tänkas beröras önskar mer detaljerade beskrivningar av lösningar. Påverkan på landskapsbilden tas också upp avseende alternativ Förbifart Stockholm.

Vägverkets bedömning

Vägverket anser inte att placering av ventilationstorn bör vara avgörande för val av alternativ. Lokalisering och utformning av ventilationstorn behandlas efter det att korridoren valts.

Luftkvalitet i tunnlar

Det finns inte några miljökvalitetsnormer för tunnluft. Kraven ställs av de lokala tillsynsmyndigheterna.

Inkomna yttranden

Länsstyrelsen varnar för att kraven kan komma att ställas högre i en framtid. De tekniska lösningarna bör därför inrymma marginal för detta.

Vägverkets bedömning

Vilka krav som ställs på luftkvalitet har betydelse för vilken teknisk lösning som väljs och därmed på kostnaderna. Skillnaderna mellan alternativen torde dock vara liten

Totalförsvaret

Inkomna yttranden

Länsstyrelsen har ifrågasatt ifall Förbifart Stockholm kan genomföras utan att det blir störningar för Försvarets Radioanstalt (FRA).

Vägverkets bedömning

Anpassningar görs av sprängningsarbetet så att vibrationsnivåerna inte ska ge skador. Tidiga kontakter med FRA indikerar inte att det föreligger några hinder för att genomföra Förbifart Stockholm.

Finansiering och avgiftssystem

I vägutredningen behandlas vägavgifter i Kombinationsalternativet men också som ett möjligt komplement till de andra alternativen.

Inkomna yttranden

Länsstyrelsen bedömer att en ny vägförbindelse inte kommer att kunna finansieras till fullo över statsbudgeten utan att någon form av kompletterande ny finansiering behövs. Av vägutredningen framgår att val av finansieringslösning får olika effekter

på de båda vägalternativen. Även fördelningseffekter vid olika finansieringslösningar efterfrågas av Länsstyrelsen.

Vägverkets bedömning

Vägverket instämmer i Länsstyrelsens bedömning att vägavgifter kan komma att behövas för att kunna genomföra något av vägalternativen. I vägutredningen redovisas olika modeller för vägavgifter. Det går att visa att finansieringsformen påverkar den samhällsekonomiska nyttan. En diskussion om detta redovisas i bilaga 2 till detta utlåtande. Trots det har vägutredningen valt att bortse från finansieringsmöjligheterna när alternativen värderats. Det är i linje med Vägverkets strategiska planering som prioriterar objekten baserat på dess kostnad och nytta. Kreativa finansieringslösningar kan sedan göra att vissa projekt kan tidigareläggas.

Störningar för boende under byggtiden

Inkomna yttranden

Ett stort antal yttrande från främst privatpersoner men även organisationer tar upp byggskedet och dess konsekvenser. Länsstyrelsen pekar på att fler människor kommer att bli utsatta för störningar under byggskedet i alternativet Diagonal Ulvsunda än i Förbifart Stockholm.

Vägverkets bedömning

Vägverkets bedömning är att Förbifart Stockholm under genomförandet främst påverkar allmänna intressen som natur, kultur, och friluftsliv.

Diagonal Ulvsunda innebär större påfrestningar för boende än i fallet Förbifart Stockholm genom byggtrafik och vibrationer och stömljud från tunneldrivning som sker nära bebyggelse.

Genom byggandet av bl.a. Södra Länken har Vägverket stor erfarenhet av hur störningar under byggskedet kan begränsas för de boende.

Väg 261

Ekerö kommun har idag ingen annan fast vägförbindelse än väg 261 förbi Drottningholm, över Nockebybron och genom Brommaplan. Förbifart Stockholm skapar två nya fasta förbindelser.

Inkomna yttranden

Ekerö kommun och Länsstyrelsen men även Statens Fastighetsverket är några av de tyngre instanser som tar upp frågan om väg 261 och den besvärliga trafiksituationen som råder. Länsstyrelsen skriver: "Trängseln på Ekerövägen (väg 261) är tidvis mycket besvärlig och det specifika förhållandet att denna enda kapacitetsstarka försörjningsled är förenad med broöppningar gör kommunens transportförsörjning sårbar".

Ekerö kommun begär i sitt yttrande en rad framkomlighetsförbättrande åtgärder på väg 261, inklusive möjligheterna till överdäckning vid Drottningholm, oberoende av val av alternativ. Genomförs Förbifart Stockholm vill kommunen att åtgärder på det anslutande vägnätet också inryms i projektet.

Statens fastighetsverk befarar en ökad trafikmängd på befintlig väg 261 genom Drottningholms slottsområde vid ett genomförande av Förbifart Stockholm.

Vägverkets bedömning

Vägverket instämmer i både kommunens och Länsstyrelsens yttrande om den besvärliga trafiksituationen till och från Mälaröarna och behovet om förbättrad väginfrastruktur.

Vägverket redovisar i vägutredningen att trafikbelastningen på väg 261 i både nollalternativet och Diagonal Ulvsunda är jämförbara och uppgår till ca 30 000 fordon/dygn. Alternativet Förbifart Stockholm resulterar i reducerad trafikbelastning förbi Drottningholm med en tredjedel jämfört med nollalternativet. Alternativ Förbifart Stockholm tillgodoser behovet av förbättrad infrastruktur för Ekerö kommun och innebär en betydande förbättring av trafiksituationen genom Drottningholms slottsområde jämfört med de andra alternativen.

Vägverket konstaterar att kapacitetshöjande åtgärder på väg 261 inte finns med i projektmålen. Kapaciteten på väg 261 påverkar i hög grad framkomligheten på infarterna västerifrån. Behovet av en kapacitetsförstärkning av Ekerövägen på sträckan Tappström-Nockeby men även Brommaplan kommer att krävas vid ett genomförande av andra alternativ än Förbifart Stockholm.

Vägverket delar inte kommunens uppfattning att studera möjligheten att däcka över vägen förbi Drottningholm. Åtgärden kan innebära konsekvenser för miljön kring Drottningholms slott. Vägverket vill slutligen påpeka att alla åtgärder som genomförs inom riksintresseområdet kan komma att prövas mot miljöbalkens 3 och 4 kapitel.

Alternativ i ytläge

Vägalternativen är till stora delar förlagda i tunnel. Det bidrar till den höga kostnaden.

Inkomna yttranden

Bland annat Salems och Sollentuna kommuner efterlyser redovisning av alternativ i ytläge som är betydligt mindre kostnadskrävande. Även några enskilda yttranden ifrågasätter ifall vägarna ska behöva gå i tunnel.

Vägverkets bedömning

Det är förenat med betydande svårigheter att finna nya väglinjer i stockholmsregionens centrala delar. I områden som är tätbebyggda blir konsekvenserna stora för bebyggelsen och i flera lägen motiveras tunnelförläggning av att det minskar kostnaden för ersättning till markägare. De områden som inte är bebyggda är i allmänhet värdefulla för natur, kultur eller friluftsliv och skyddas genom bestämmelser i Miljöbalken.

Ett pärlband av korta tunnlar är heller inte någon god lösning då det kräver dyra betongkonstruktioner och är sämre ur trafiksäkerhetssynpunkt.

ÖVRIGT

Framtida markanvändningsstruktur

Inkomna yttranden

Länsstyrelsen har i sitt yttrande påpekat att RUFSS 2001 som utgör en viktig grund för vägutredningen, har brister i analysen vad gäller framtida bebyggelsestruktur. Det finns inget i senare tids utveckling som tyder på att bebyggelsen kommer att lokaliseras på det sätt som förordas i RUFSS 2001.

Länsstyrelsen anser också att det finns en svaghet att båda vägutbyggnadsalternativen utgår från samma bebyggelsestruktur trots att endast Förbifart Stockholm är samordnad med RUFSS 2001. En känslighetsanalys efterfrågas som visar hur alternativens konsekvenser påverkas ifall utvecklingen går i en annan riktning.

Vägverkets bedömning

Vägverket har valt att utgå från samma markanvändningsstruktur när de olika alternativen analyserats. Frågan är komplicerad eftersom det är väl känt att infrastrukturen också får en styrande inverkan på bebyggelsens lokalisering. Vägutredningen tar också upp och redovisar denna problematik. I den samhällsekonomiska kalkylen, bilaga 2, visas att Förbifart Stockholm mer än diagonal Ulvsunda ökar tillgängligheten i områden som har byggbar mark och där befolkningen förväntas öka.

De känslighetsanalyser som Länsstyrelsen efterfrågar har i viss mån gjorts i regionplaneringen. Fördelningen av resandet mellan bil och kollektivtrafik påverkas av ifall strukturen är tät eller utglesad. Trenden är att biltrafikens andel ökar bland annat som en effekt av ökad utglesning. Det råder samstämmighet kring målet att begränsa utglesning och en viktig del i den strategin är att stödja utvecklingen av regionala kärnor.

Vägutredningen besvarar inte frågan ifall alternativet Diagonal Ulvsunda kombinerat med en markanvändning som innebär att ny bebyggelse koncentreras till regionens centrala delar skulle uppfylla projektmålen bättre. Det kan ligga nära till hands att tro att kollektivtrafikandelen därmed kan bibehållas hög. Samtidigt finns en risk att boendekostnaderna blir så höga i de centrala delarna att det tvingar fram en oplanerad utbyggnad i regionens perifera delar. Här finns en rad komplicerade frågeställningar som också har sociala och politiska dimensioner. Vägverkets uppfattning är att dessa bäst behandlas i regionplanearbetet.

Regionförstoring

Inkomna yttranden

Yttranden från Länsstyrelsen i Uppsala län och Regionförbunden i Uppsala och Södermanlands län ifrågasätter vägutredningens avgränsning som inte beaktat trafikeffekterna utanför Stockholm och att projektet inte har konsekvensbeskrivits för en funktionellt större region.

Vägverkets bedömning

Vägverket har i arbetet avgränsat utredningen till trafiklösningar lokaliserade till östra Mälaren, dvs. inom eller strax väster om centrala Stockholm. Av naturliga skäl har då en motsvarande geografisk avgränsning skett av projektets förväntade effekter och konsekvenser. En kompletterande trafikanalys som visade konsekvenser av en förbättrad väg 55 finns redovisad.

I den kommande regionala utvecklingsplanen för Stockholm förväntas Mälardalsperspektivet tydliggöras i planeringen vilket även kommer att influera Vägverkets fortsatta arbete.

Västligare alternativ

Inkomna yttranden

Boverket efterfrågar i sitt yttrande en övervägning av ett västligare alternativ i ett senare tidsperspektiv dessutom med ett större geografiskt perspektiv än enbart Stockholms län. Länsstyrelsen i Stockholm anser tvärtemot att vägutredningen klargör argumenten för varför västligare alternativ förkastats.

Vägverkets bedömning

Vägverket konstaterar att uppfattningen om vägutredningens geografiska omfattning är väl förankrad med Länsstyrelsen och i genomförda samråd. I vägutredningen redovisas tydligt de vägalternativ som inte bedömts uppfylla projektmålen i tillräcklig omfattning, däribland ett västligare alternativ.

Västligare alternativ blir enligt vägutredningen mindre effektiva genom att de attraherar mindre trafik och dyrare genom att de blir längre. Vägverkets uppfattning är att det även i ett västligare alternativ blir konflikter med markanvändningen. Vattenpassagerna och konflikter med markanvändningen gör att det även i ett sådant alternativ blir långa tunnlar. De kompletterande analyserna av samhällsekonomiska effekter stöder argumentet att västligare alternativ får lägre lönsamhet. Sammantaget blir ett västligare alternativ därför samhällsekonomiskt lönsamt först på mycket lång sikt och bör då baseras på en annan regionstruktur än den som varit grunden för vägutredningen.

Yttrande om utökning av korridoren

Inkomna yttranden

Stockholm stad samt Huddinge kommun har i yttrande över vägutredningen framfört behov av att modifiera kopplingen av Förbifart Stockholm till väg E4 vid Kungens Kurva för att ge bättre anslutningar till det lokala vägnätet samt för att förhindra trafikledningens barriäreffekter. Vägkorridoren bör utökas åt söder och väster vid Skärholmsområdet för att ge utrymme för andra lösningar.

Sollentuna och Ekerö kommuner förutser att en utbyggnad av Förbifart Stockholm kan ge kapacitetsproblem på anslutande vägar särskilt ifall exploateringsplaner i ledens närhet realiserar. Man vill därför inrymma även investeringar utanför den redovisade korridoren inom ramen för projektet.

Vägverkets bedömning

Vägverket bedömer att den begärda utökningen av vägkorridoren för anpassning av väg E4 och det lokala gatunätet till Förbifart Stockholm vid Kungens Kurva i hög grad är motiverad och förutsätts kunna ske inom ramen för genomförd vägutredning utan ytterligare utställning.

För att underlätta möjligheterna att finna en lösning på Lovö som ger liten skada föreslår Vägverket en utökning av korridoren för Förbifart Stockholm i sydvästlig riktning mellan Skärholmen/Sättra och Lindötunneln på Lovön. Inom den utökade korridoren löper huvudtunnlarna på relativt stort djup och berör i första hand Mälaren och Kungshatt. Förändringen bedöms inte förändra miljökonsekvensbeskrivningen och bör därför kunna ske inom ramen för genomförd vägutredning utan ytterligare utställning.

Vid Häggvik ansluter korridoren till föreliggande arbetsplan för Norrortsleden.

Justeringarna tydliggörs i bilaga 7.

Det bör påpekas att korridoren syftar till att precisera inom vilket markområde den planerade vägen kan tillåtas. Korridoren innebär däremot inte något ställningstagande till ansvarsfördelningen mellan stat och kommun när det gäller kostnaden för utbyggnad av anslutande vägar.

Arbetsgrupp för risk och säkerhet

Inkomna yttranden

Länsstyrelsen framför i yttrandet över utställningen att ett ytterligare riskutrednings- och säkerhetstekniskt arbete behövs i projektets fortsatta planeringsprocess och rekommenderar därför Vägverket att knyta en särskild ”expertgrupp” med representanter från bl.a. berörda räddningstjänster och Länsstyrelsen, till projektet.

Vägverkets bedömning

Den tekniska utvecklingen går snabbt framåt när det gäller att finna lösningar som ger hög säkerhet i tunnlar. Det är därför viktigt att inte för tidigt i processen låsa sig vid ett givet säkerhetskoncept. En expertgrupp är värdefull för att säkerställa att projektet har tillgång till den senaste kunskapen. Den kan också stödja Vägverkets arbete med att utarbeta funktionskrav baserat på acceptabla risknivåer. Vägverket avser att ta initiativ till att bilda en sådan arbetsgrupp tidigt i arbetsplaneskedet.

Samhällsekonomi

Inkomna yttranden

Länsstyrelsen efterfrågar utvecklade samhällsekonomiska kalkyler, inklusive relevanta känslighets- och fördelningsanalyser för att bedöma projektets samlade nytta och dess förutsättningar för genomförande. Osäkerheter i de kalkylerade projektkostnaderna behöver klarläggas, detta inte minst med hänsyn till de stora kostnadsöverskridanden som andra stora infrastrukturprojekt orsakat. Även finansieringsmöjligheter och fördelningseffekter efterfrågas av Länsstyrelsen.

Vägverkets bedömning

Vägutredningen har tagit initiativ till att utveckla modellerna och verktygen för samhällsekonomiska beräkningar i storstadsregioner. De nya beräkningarna redovisas i bilaga 2 till detta utlåtande. Kalkylerna visar att projekten är lönsamma enligt gängse värderingar. Diagonal Ulvsunda attraherar mer trafik och ger större avlastning på Essingeleden. Förbifart Stockholm ger mest tillgänglighetsförbättringar för tillkommande bebyggelse men får ett sämre lönsamhetstal än Diagonal Ulvsunda. Skillnaden består framförallt av att den tunga trafiken får större tidsvinster med Diagonal Ulvsunda. På lång sikt minskar skillnaderna mellan alternativen. En osäkerhet i kalkylerna är att modellen underskattar kapacitetsproblemen i trafiksystemet vilket innebär att en del av de positiva effekterna av Diagonal Ulvsunda beror på teoretiska trafikflöden som praktiskt aldrig kommer att kunna uppstå.

Det faktum att vägalternativen läggs i tunnel förbättrar förutsättningarna för ny bebyggelse. Dessa effekter finns inte medtagna i kalkylen. I rapporten förs också resonemang om att trängsel leder till att det behövs större marginaler när resan planeras. Nya metoder utvecklas för att värdera denna effekt och beräkningar visar att det får en påtaglig effekt på projektens lönsamhet.

Beräkningarna baseras på byggkostnaden 20 miljarder kronor. Lönsamhet enligt gängse kalkyler uppnås även om kostnaderna stiger till 25 miljarder i alternativ Förbifart Stockholm respektive 28 miljarder för alternativ Diagonal Ulvsunda. En känslighetsanalys har gjorts med högre bensinpriser. Även med en fördubbling av bensinpriser uppvisar vägprojekten lönsamhet.

Samhällsekonomiska beräkningar är en viktig del av beslutsunderlaget. Bedömningarna som gjordes i vägutredningen har bekräftats. Skillnaderna i lönsamhet mellan alternativen förklaras framförallt av skillnader i konsekvenser för den tunga trafiken. Vägverket konstaterar samtidigt att bland transportföretag som inkommit med yttranden så har dessa förordat alternativ Förbifart Stockholm. Inkonsekvensen kan ligga i att modellerna inte tar hänsyn till framtida förändringar i transportflödena med nya terminaler och marknader.

TILLGODOSEDDA KRAV I MILJÖBALKEN 2-5 KAP.

INLEDNING

Enligt Vägverkets författningssamling VVFS 2001:18 skall i utlåtandet framgå hur kraven i 2- 5 kapitlet Miljöbalken blivit tillgodosedda.

Till vägutredningen hör en omfattande miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvensbeskrivningen är godkänd av Länsstyrelsen i Stockholms län 2005-05-25. Godkännandet innebär att projektets miljökonsekvensbeskrivning utgör ett tillräckligt underlag för att medge en samlad bedömning av vägkorridorernas inverkan på miljö, hälsa och hushållning med naturresurser.

I Vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning (kapitel 10) redovisas hur Hushållningsbestämmelserna för mark och vatten beaktas i vägutredningen.

ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER ENLIGT 2 KAP MILJÖBALKEN

De allmänna hänsynsreglerna i 2 kap Miljöbalken innehåller de allmänna krav på hänsyn till människors hälsa och till miljön som skall tillämpas när frågor prövas om tillåtlighet. Hänsynsreglerna i 2 kap omfattar krav på kunskap, försiktighetsmått, bästa teknik, lokalisering, resurshushållning, produktval, mm. För all verksamhet och alla åtgärder skall sådan plats väljas att ändamålet kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Lokaliseringen av en ny nord-sydlig förbindelse baseras på behovet, ändamålsenlighet och genomförbarhet. I vägutredningen har ett stort antal alternativa lägen för nord-sydlig förbindelse identifierats och analyserats med avseende på konsekvenser och måluppfyllelse. Samtliga lokaliseringsalternativ innebär konflikter på vissa avsnitt med andra intressen: Alternativet innebär olika måluppfyllelse vad avser ändamålsenlighet och genomförbarhet.

Ett kombinerat trafikslagsövergripande alternativ har utretts men ej befunnits ändamålsenligt med projektmålen och har utgått.

Vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning avsnitt 10.1 innehåller en utförlig beskrivning av hänsynsreglerna och hur de har beaktas i vägutredningen. Vägverket bedömer att kraven enligt 2 kap miljöbalken är tillgodosedda i vägutredningen.

SKYDD AV RIKSINTRESSEN MM ENLIGT 3 KAP MILJÖBALKEN

Hushållningsbestämmelserna i 3 kap Miljöbalken innehåller de grundläggande bestämmelserna om vilka allmänna intressen som kan behöva beaktas vid avvägning mellan olika önskemål när det gäller användningen av mark och vatten,

Vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning innehåller en omfattande beskrivning av bevarandointressen och nyttjandointressen som påverkas av de utredda vägalternativen. Bevarandointressen utgörs av kulturmiljö, naturmiljö, biologisk mångfald, rekreation och friluftsliv samt yt- och grundvattenmiljöer. Nyttjandointressen som berörs är ny förbifart, vattenförsörjning, sjöfart, jordbruk, yrkesfiske, större trafikleder, järnväg samt Bromma flygplats.

Alternativet Diagonal Ulvsunda påverkar inte riksintressen enligt 3 kap.

Alternativet Förbifart Stockholm innebär med sin anslutning till Lovön måttliga till stora konsekvenser för det historiska odlingslandskapet kring Edeby gård och Hogsta. Konsekvensernas omfattning beror på vilket sätt Ekerövägen ansluts samt omfattningen av skada på kända och okända fasta fornlämningar vilket beror på hur väglinjen placeras i korridoren.

Förbifart Stockholm berör även intresset Mälaren som vattentäkt. Risken för påverkan på vattentäkten vid en olycka är enligt vägutredningen acceptabelt låg och denna uppfattning stöds av Stockholm Vatten.

Vägverket bedömer att kraven vad avser skydd mot åtgärder som kan påtagligt skada riksintressen enligt 3 kap i miljöbalken är tillgodosedda med den utredningsnivå som föreligger i vägutredningen.

RIKSINTRESSEN ENLIGT 4 KAP MILJÖBALKEN

Hushållningsbestämmelserna i kap 4 redovisar särskilda bestämmelser för vissa namngivna och geografiskt utpekade områden med natur-, kultur-, och friluftsvärden av riksintresse. Påverkan genom t.ex. exploatering får endast ske under förutsättning att påtaglig skada ej uppstår. Undantag kan medges för bl.a. utveckling av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet.

De riksintresseområden som berörs av vägkorridorerna redovisas i Miljökonsekvensbeskrivningen avsnitt 10.3.

Alternativet Diagonal Ulvsunda berör inte riksintresseområden enligt 4 kap.

Förbifart Stockholm berör riksintresset Mälaren med öar och strandområden samt Edeby ekhage, ett s.k. Natura 2000 område. Miljöbalkens regler om Natura 2000 områden syftar till att garantera områdena en bibehållen ”gynnsam bevarandestatus”.

Enligt Vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning, uppkommer skada alternativt föreligger risk för påtaglig skada av både tillfällig och bestående art på kulturmiljön, friluftslivet och naturmiljön på riksintresset Mälararen med öar och strandområden.

Natura 2000 området Edeby ekhage bedöms enligt vägutredningen ej komma att påverkas på ett betydande sätt.

Vägverket bedömer att krav vad avser skydd mot åtgärder som kan påtagligt skada riksintresse enligt 4 kap miljöbalken är tillgodosedda med den utredningsnivå som föreligger i vägutredningen.

MILJÖKVALITETSNORMER ENLIGT 5 KAP MILJÖBALKEN

Miljö kvalitetsnormer redovisas i 5 kap. och avser särskilda normer som meddelas av regeringen i förebyggande syfte, för att åtgärda befintliga miljöproblem, för att uppnå svenska miljö kvalitetsmål eller för att kunna genomföra EU direktiv.

Miljö kvalitetsnormernas nivåer får inte överskridas eller underskridas efter en viss angiven tidpunkt.

Vad avser frågan om tillåtlighet är emellertid reglerna i 16 kap. 5 § mest centrala då de innehåller en s.k. stoppregel. Enligt denna bestämmelse får inte ett projekt komma till stånd om det medverkar till att en miljö kvalitetsnorm överträds.

Vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning visar att trots den minskning av luftföroreningshalterna kring ytförlagda trafikleder som alternativen medför beräknas inget av alternativen klara miljö kvalitetsnormer för partiklar. PM 10 om inga generella åtgärder vidtas. Enligt lag skall normen klaras från år 2005.

Oavsett val av alternativ bedöms inte genomförandet av projektet medverka till att miljö kvalitetsnorm för luftkvalitet överträds enligt 16 kap. 5 § miljöbalken.

SAMMANVÄGD BEDÖMNING MILJÖBALKEN 2-5 KAP

Enligt vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning innebär inte alternativet Diagonal Ulvsunda konflikt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler i kap 2 och hushållningsreglerna i kapitel 3 och 4.

Enligt vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning bedöms inte alternativet Förbifart Stockholm innebära påtaglig skada på områdenas natur och kulturvärden på Södra Lovön samt innebära påtaglig skada på riksintresset Mälaren med öar och strandområden. Förbifart Stockholm bedöms inte strida mot miljöbalkens hänsyns- och hushållningsregler kap 2-4 med hänvisning undantag för utveckling av befintlig tätort.

Med hänvisning till att en ny nord sydlig förbindelse inte medverkar till att en miljökvalitetsnorm överskrids, bedöms verksamheten vad avser miljökvalitetsnormer vara tillåtlig.