

Datum: 2009-03-02 Beteckning: PP 20 A 2008:77927

## Bilaga 1

### Komplettering i tillåtlighetsärendet Förbifart Stockholm

#### Innehållsförteckning

Vägverkets svar på kompletteringsuppgifterna i sammanfattning samt huvuddragen av inkomna synpunkter på respektive uppgift med Vägverkets kommentarer .....	2
Referat av samtliga inkomna yttranden samt Vägverkets kommentarer .....	24
Centrala statliga myndigheter .....	24
Regionala myndigheter och organ .....	39
Näringsliv och kommunala bolag .....	54
Intresseorganisationer och föreningar .....	58
Privatpersoner .....	<b>Fel! Bokmärket är inte definierat.</b>
Hur svaren till kompletteringsfrågorna har samråtts .....	74

## **VÄGVERKETS SVAR PÅ KOMPLETTERINGSUPPGIFTERNA I SAMMANFATTNING SAMT HUVUDDRAGEN AV INKOMNA SYNPUNKTER PÅ RESPEKTIVE UPPGIFT MED VÄGVERKETS KOMMENTARER**

- 1. En karta över slutligt förordad vägkorridor. Av kartan skall tydligt framgå korridorens avgränsning i längd och bredd, utrymmen för trafikplatser samt på vilka sträckor Vägverket förordar att vägen byggs i ytläge respektive i tunnel. Korridorens bredd skall särskilt motiveras.**

### **Beredningsunderlag**

En ny mer detaljerad karta har tagits fram där den korridor Vägverket slutligen förordar är inlagd. Fastighetsgränser är redovisade. Till kartan finns en beskrivande text. Av den framgår motiv till vald korridorbredd för olika delsträckor samt på vilka delsträckor Vägverket förordar att vägen byggs i ytläge respektive i tunnel. Nytt är att Vägverket nu förordar att passagen av Lambarfjärden sker i tunnel. Vägen föreslås ligga i tunnel på de delsträckor där det är motiverat med hänsyn till miljön och samtidigt ekonomiskt försvarbart.

I materialet finns också två kartor som visar illustrerade yt- och tunnellägen samt skillnaderna mellan den korridor som efter kompletterande utredning nu förordas och den korridor som redovisades i vägutredningen.

### **Huvudsakliga synpunkter**

Flertalet remissinstanser ser positivt på de justeringar som har gjorts av korridorens bredd. Remissinstanserna kommenterar både att korridoren krympt och att den breddats för att passa de förändringar som projektet har aviserat.

### **Vägverkets kommentar**

Vägverket har i arbetet med att definiera korridoren utgått från de behov som projektet kommer att ha i driftskedet, den färdiga vägen inklusive väganordningar. Vid byggandet av vägen kan mark utanför korridoren komma att behöva nyttjas tillfälligt vilket regleras genom väglagen. Speciellt gäller detta vid anläggandet av hamnar både på södra Lovön och i Sätra och eventuella massupplag i anslutning till korridoren. Korridorens bredd på Lovön har anpassats för att inrymma samtliga utredda alternativ för trafikplatsernas läge.

## 2. En utvecklad och förtydligad redovisning (i enlighet med 6 kap. 7§ miljöbalken) av motiven till att de tidigare studerade alternativen Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet valts bort.

### **Beredningsunderlag**

Vid val av lokalisering ska kraven enligt 2 kap. 6 § miljöbalken på minsta intrång och olägenheter för människors hälsa och miljö prövas. En begränsande faktor för alternativ lokalisering är att verksamhetens ändamål ska kunna uppnås. Vad som är väsentligt vid bedömningen av lokalisering är således vad man vill uppnå med en ny nord-sydlig förbindelse i Stockholmsområdet. Här har således projektmålen avgörande betydelse. Målet med en effektivare nord-sydlig förbindelse är inte enbart att underlätta förflyttning av människor och gods utan också att därigenom utveckla regionen i sin helhet.

Projektmålen utgår från riksdagens övergripande mål för transportpolitiken, landstingets övergripande mål för regional utvecklingsplan (RUFS 2001) och Stockholmsberedningens övergripande mål för Stockholm-Mälardalsregionen (SOU 2001:151). De alternativ som Vägverket förordade för vidare utredning skulle

- tillgodose transportbehoven
- medföra rimliga intrång
- vara genomförbara samt
- vara ekonomiskt motiverade

Kombinationsalternativet bedöms av Vägverket inte uppfylla projektmålen i tillräcklig grad. Kombinationsalternativet erbjuder inte tillräcklig vägkapacitet. De transportbehov och den sårbarhet som finns i dagens system löses inte med kombinationsalternativet. Regionstrukturen förbättras inte heller på avsett sätt och därmed ges inte förutsättningar för utveckling av regionen på så sätt som förutsatts i den regionala planeringen. Kombinationsalternativet bidrar inte till att öka tillgängligheten i tillräcklig omfattning. Av dessa anledningar har Vägverket valt bort detta alternativ.

Motiven för bortval av Diagonal Ulvsunda är flera. Den har inte stöd i regionala eller kommunala planer och bidrar inte till regionens strategi för utveckling med till exempel regionala kärnor. Den avlastar inte den centrala regionkärnan och infartslederna från tung trafik. Anslutningsvägarna till Diagonalen är svårare, mer störande och dyrare att bygga än motsvarande för Förbifarten.

Genom att Vägverket numera förordar att bron över Lambarfjärden ersätts med tunnel och genom den omsorgsfulla utformningen av trafikplatsen på Lovön har enligt Vägverket alla påtagliga miljökonsekvenser för Förbifarten kunnat undvikas. På grund av den skada som redan idag orsakas av barriäreffekter och ökad trafik på Ekerövägen innebär den i landskapet anpassade trafikplatsen på Lovön endast att en obetydlig merskada orsakas som inte kan anses vara påtaglig. Därmed finns inte längre några alternativskiljande miljökonsekvenser mellan Förbifarten och Diagonal Ulvsunda.

### **Huvudsakliga synpunkter**

Vägverket får stöd för de bedömningar verket gör i valet mellan de redovisade alternativen. Naturvårdsverket anser dock att Diagonal Ulvsunda och Förbifart Stockholm inte är förenliga med miljöbalken. Vidare finns också önskemål om att fördjupa utredningen kring Diagonal Ulvsunda men framförallt Kombinationsalternativet.

### **Vägverkets kommentar**

Vägverket har i det kompletterande materialet utvecklat och förtydligat motiven till varför Kombinationsalternativet och Diagonal Ulvsunda valts bort. Vägverket anser att det inte framkommit något nytt som visar att en fördjupning av Kombinationsalternativet är nödvändig. De utvecklade och förtydligade motiven för bortval av Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet har inte ändrat Vägverkets uppfattning att Förbifart Stockholm är det enda möjliga alternativet för en utbyggd nord-sydlig förbindelse. Till skillnad från alternativ Förbifart Stockholm innebär Diagonal Ulvsunda ingrepp i miljöer som är bebyggda och inte förberedda för att ta emot en storskalig infrastrukturanläggning. Förbifart Stockholm har fortsatt ett starkt stöd hos regionens kommuner och hos de regionala myndigheterna.

- 3. En redovisning, med beskrivning av miljökonsekvenserna, av möjligheterna att anordna en passage av Lambarfjärden som inte påtagligt skadar område av riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken eller andra områden av intresse för natur- och kulturmiljövården och/eller det rörliga friluftslivet. Ett alternativ med vägen förlagd i tunnel skall redovisas.**

### **Beredningsunderlag**

I vägutredningen föreslog Vägverket att en bro skulle byggas över Lambarfjärden.

Efter fördjupad utredning har ny kunskap tillförts ärendet beträffande bland annat berggrund, säkerhet, beteende och kostnader. Utifrån denna nya kunskap föreslår nu Vägverket att vägen förläggs i tunnel under Lambarfjärden. Kostnaderna för bro- och tunnelalternativet är ungefär desamma.

Miljökonsekvenserna för båda alternativen, bro respektive tunnel, beskrivs i underlagsmaterialet. En tunnelförläggning medför betydligt mindre miljöpåverkan än en bro.

### Huvudsakliga synpunkter

Remissvaren uttrycker så gott som genomgående ett starkt stöd för Vägverkets slutsats att passera Lambarfjärden i tunnel. Några remissinstanser lyfter fram säkerheten, byggskedet och bergtäckning i Lambarsundet som frågor som Vägverket bör studera vidare i det fortsatta arbetet.

### Vägverkets kommentar

Vägverket föreslår att den fortsatta planeringen för passagen av Lambarfjärden genomförs med tunnelalternativet. Som en del i det fortsatta arbetet kommer säkerhetsfrågan, byggskedet och bergtäckning att studeras ingående.

- 4. En fördjupad utredning, med beskrivning av miljökonsekvenserna, av var och hur anslutning till väg 261 på södra Lovö kan ordnas. Syftet ska vara att utifrån en helhetssyn på landskapet finna en lösning som så långt möjligt begränsar risken för påtaglig skada på område av riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken och/eller på världsarvet Drottningholm. Tydliga illustrationer av hur vägen, inklusive väganordningar och trafik, kommer att se ut i landskapet ska redovisas. Genomförbara åtgärder som kan förebygga eller minska eventuell skada ska redovisas.**

### Beredningsunderlag

Vägutredningen har föreslagit en trafikplats med två anslutningar på Lovön. I det fördjupade utredningsarbetet har olika trafikplatslösningar studerats alltifrån att koncentrera trafikplatserna till att dela upp dem. En detaljerad redovisning av de olika alternativen, med illustrationer, bilder och film ur VR-modell bifogades på CD-skiva.

#### Alternativ 1

Två anslutningar på Lovön. Alternativet innebär att man ändrar anslutningarna för ramperna jämfört med förslaget i vägutredningen. Genom denna lösning behöver de stora trafikströmmarna aldrig korsa varandra och de två cirkulationsplatserna kan göras mindre. Jämfört med vägutredningens förslag har också cirkulationsplatserna och tunnelmynningarna flyttats från de öppna landskapsrummen till mer diskreta lägen vid Edeby och Tillflykten.

#### Alternativ 2

En anslutning på Lovön och en på Lindö. Passage under Lindösundet i tunnel.

#### Alternativ 3

En anslutning på Lovön och en på Lindö. Passage av Lindösundet i ytlägen med ny tunnel parallell med befintlig.

#### Alternativ 4

Ingen anslutning på Lovön. Två anslutningar på Lindö.

#### Alternativ 5

Ingen anslutning på Lovön. En anslutning på Lindö. Alternativet innebär en lösning där det enbart byggs en ”gaffel” sydväst om Lindötunneln. Trafikplatsens begränsade funktion innebär att enbart trafiken till och från Ekerö och Färingsö prioriteras.

Skillnader mellan alternativen:

#### *Trafik*

Alternativ 1-4 tillgodoser alla valmöjligheter av resmål. Alternativ 5, som endast har direktanslutning mot Ekerö, är sämre för trafikanter i relation till Förbifarten – Brommaplan. Alternativ 5 försvårar också möjligheten till omstigningsplats mellan busslinjer på Ekerövägen och linjer på Förbifarten.

#### *Kulturmiljön*

Alternativ 1,2 och 3 bedöms kunna medföra risk för skada på både riksintresset Lovön och på buffertzonen kring världsarvet Drottningholm. Alternativen 4 och 5 är bättre från kulturmiljösynpunkt än övriga alternativ på grund av att trafikplatsen förläggs helt och hållet utanför Lovön. Alternativ 5 medför betydligt mindre trafik förbi Drottningholm i framtiden än övriga alternativ.

#### *Landskapsanpassningen*

Trafikplatsen vid Edeby i alternativ 1 är den som är mest svår att landskapsanpassa på ett bra sätt. Ett nytt tunnelrör bredvid den befintliga Lindötunneln enligt alternativ 3 är ett relativt stort ingrepp i landskapsbilden. Alternativen 2,4 och 5 bedöms ha bäst förutsättningar för en god landskapsanpassning och gestaltning.

#### *Kostnader*

För samtliga alternativ har en översiktlig kostnadsberäkning av entreprenadkostnader gjorts. Prisläget är juni 2008.

Alternativen har kostnadsberäknats till:

1. 2,2 miljarder kronor
2. 3,0 miljarder kronor
3. 3,3 miljarder kronor

4. 3,7 miljarder kronor
5. 2,5 miljarder kronor

Vägverket bedömer att alternativ 1 är det mest fördelaktiga, mot bakgrund av att alternativet både har en fullständig trafiklösning och uppskattas vara det ekonomiskt mest fördelaktiga. Alternativet har bearbetats jämfört med tidigare förslag i vägutredningen och innebär enligt Vägverkets bedömning inte risk för påtaglig skada på riksintresset Lovön. Trafikplatsens påverkan på Lovön ska ses som en del av en helhetsbedömning av Lovö/Lindö. Vägverket förordar att passagen över Lambarfjärden ersätts med en tunnel vilket ytterligare minskar intrånget på norra Lovön och buffertzonerna till världsarvet. För att motverka befarade exploateringar på Lovö/Lindö till följd av Förbifart Stockholm finns möjligheter att i annan ordning utarbeta skyddsföreskrifter för att bevara området.

### **Huvudsakliga synpunkter**

Bland inkomna remissvar finns tydliga motsättningar. För att illustrera de olika motstående intressena redovisas nedan några av de inkomna yttrandena.

Länsstyrelsen anser att alternativ 1 medför påtaglig skada men att det samtidigt ger bäst trafikekonomi och goda förutsättningar för busstrafiken. Alternativ 4 ger relativt omfattande skador på Lindösidan men medför samtidigt att påtaglig skada på Lovön och världsarvet kan undvikas. Alternativ 5 ger inte en trafikmässigt acceptabel lösning men medför också att påtaglig skada på Lovön och världsarvet kan undvikas. Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen dock att alternativ 1 är lämpligast men att även alternativ 2, 3 och 4 är möjliga att ge tillåtlighet för. Länsstyrelsen föreslår att ett natur- och/eller kulturresevat skall inrättas för att framtida exploateringar på Lovön skall undvikas.

Riksantikvarieämbetet anser att alternativ 1-3 medför påtaglig skada på riksintresseområdet men att alternativ 4 och 5 innebär att påtaglig skada möjligen kan undvikas.

Naturvårdsverket har inte uttalat sig specifikt om de aktuella alternativen men anser att projektet som sådant strider mot miljöbalken.

Statens Fastighetsverk anser att alternativ 5 är det enda alternativ som möjligen kan genomföras utan att påtaglig skada uppstår för kulturmiljön genom att trafikbelastningen förbi Drottningholm och Lovön som helhet kan dämpas. Alternativ 1-4 innebär alltför stora ingrepp i det unika kulturlandskapet.

Kommunförbundet Stockholms län förordar alternativ 1. Alternativ 4 bör utgå på grund av undermåliga omstigningsförutsättningar för busstrafikanterna. Alternativ 5 bör också utgå på grund av mer begränsad tillgänglighet än i andra lösningar.

Regionplane- och trafiknämnden anser att alternativ 5 bör utgå med hänsyn till mer begränsad tillgänglighet än i andra alternativ. Alternativ 4 uppfyller flest uppställda kriterier men ger samtidigt sämre omstigningsförutsättningar för busstrafikanter jämfört med alternativ 1. Med hänsyn till merkostnaden (1,5 miljarder) för alternativ 4 förordas alternativ 1.

Ekerö kommun har en positiv inställning till alternativ 1 men accepterar inte alternativ 2, 4 och 5 med hänsyn till ingreppen på Lindö i omedelbar närhet till griftegården för Malmviks gård. Alternativ 5 ger en ofullständig trafiklösning.

Malmviks gård förordar i första hand alternativ 1 och i andra hand alternativ 3. Alternativ 2, 4 och 5 kan inte accepteras.

Edeby gård och boende vid Tillflykten motsätter sig framförallt alternativ på Lovön.

Naturskyddsföreningen i Stockholm anser att alternativ 5 har stora fördelar framför övriga alternativ.

Brandkåren Attunda och Södertörns brandförsvaret förordar alternativ 1. Det är det enda alternativ som upprätthåller säkerhetskonceptet.

### **Vägverkets kommentar**

De fem olika alternativen har av Vägverket bedömts med hänsyn till hur alternativen löser trafiken, hur den påverkar miljön, kostnaden m.m.

Vägverket vidhåller tidigare uppfattning att den tillkommande påverkan inte i något av de fem alternativen uppnår graden påtaglig skada. Samtidigt kan utifrån de synpunkter som inkommit konstateras att alternativ 4 och 5 är de lösningar som ger största möjligheten att undvika skada på riksintresset och buffertzonen kring världsarvet Drottningholm. Vidare kan konstateras att det finns en tydlig motsättning mellan remissinstanserna. Alternativ 4 medför enligt Vägverkets uppfattning en orimlig merkostnad jämfört med övriga alternativ och alternativ 5 ger inte en acceptabel trafiklösning.

Med beaktande av de inkomna synpunkterna och de olika alternativens effekter både för natur- och kulturmiljön, väg- och kollektivtrafiken och kostnaden förordar Vägverket alternativ 1. Vägverket stödjer också Länsstyrelsens förslag att inrätta ett natur- och kulturresevat som skydd för eventuell fortsatt exploatering av Lovön. I det fortsatta arbetet kommer Vägverket att fästa stor vikt vid anpassningen av trafikplatsen



till det känsliga kulturlandskapet och den känsliga miljön på södra Lovön. Vägverket har inget att erinra mot Länsstyrelsens förslag att genomföra projekteringen i nära samverkan med Länsstyrelsen inom det område som är av riksintresse för kulturmiljövården och i former som överenskoms i förväg.

Vägverket vill särskilt påpeka att väglagens bestämmelser inte hindrar att en arbetsplan på samma sätt som en detaljplan kan innehålla bestämmelser om gestaltning, terränganpassning, utformning av vägskyltar, ljussättning m.m.

- 5. En aktuell redovisning, med miljökonsekvensbeskrivning, av inom eller i närheten av korridoren förekommande s.k. Natura 2000- områden, dvs. områden som har valts ut som områden av intresse för gemenskapen av Europeiska kommissionen enligt rådets direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter (det s.k. art- och habitatdirektivet) samt områden som förklarats som särskilda skyddsområden av regeringen enligt rådets direktiv 79/409/EEG om bevarande av vilda fåglar (det s.k. fågeldirektivet). De arter, livsmiljöer och fåglar som avses att skyddas inom respektive Natura 2000-område ska närmare preciseras. Tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken ska redovisas.**

#### **Beredningsunderlag**

Samtliga Natura 2000-områden som ligger i eller i närheten av korridoren har redovisats och beskrivits (Edeby ekhage, Fullersta Kvarn, Hansta, Judarskogen, Kyrksjölöten, Lovö-Kärsö).

För Edeby ekhage, som ligger inom korridoren, pågår en prövning enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken.

Natura 2000-området Hansta ligger ca 300 meter från korridoren, vilket ligger väl utanför det område som skulle kunna påverkas hydrologiskt vid utbyggnad av Förbifart Stockholm. Stockholms luft- och bulleranalys har utfört beräkningar av nuvarande och framtida kvävedepositioner i Hansta. Det totala nedfallet av kväve år 2008 överskrider i dagsläget både Naturvårdsverkets och Länsstyrelsens tidigare angivna kritiska belastningsgränser.

Beräkningar för år 2030, i Hansta Natura 2000-område, visar att kvävenedfallet minskar jämfört med nuläget både för Förbifart Stockholm och för nollalternativet. Orsaken är teknikutveckling och hårdare avgaskrav. Förbifart Stockholm har något högre kvävenedfall än nollalternativet (i medeltal 0,12 kg och som mest 0,25 kg kväve per hektar och år). Nedfallet ligger i nivå med Naturvårdsverkets tidigare angivna

gräns men över Länsstyrelsens gräns för kritisk belastning. Vägverket bedömer att skillnaden i kvävenedfall mellan Förbifart Stockholm och nollalternativet är så pass liten att det inte påverkar Hansta Natura 2000-områdets gynnsamma bevarandestatus.

Ytterligare fyra befintliga Natura 2000-områden ligger i närheten av Förbifarten, dock på avsevärt längre avstånd, nämligen Fullersta Kvarn, Judarskogen, Kyrksjölöten och Lovö-Kärsö. Dessa ligger mellan ca 1 till 3 km från förordad korridor. Dessa områden bedöms inte påverkas av Förbifarten och tillstånd behöver således inte sökas.

### **Huvudsakliga synpunkter**

I remissvaren uttrycks en oro för hur Edeby ekhage kan påverkas av vägutbyggnaden. Både kvävenedfall och risken för grundvattensänkning tas upp. Formerna för prövningen av Natura-2000 har kommenterats av flera instanser. Meningarna om hur prövningen skall ske går isär. Vissa instanser vill att prövningen sker innan regeringen prövar tillåtligheten. Länsstyrelsen bedömer att tillstånd förenat med villkor bör kunna ges inom den aktuella korridoren när läge och utformning är mer studerat inför fastställelse av arbetsplan. En precisering av projektet krävs för att villkoren i tillståndet ska vara relevanta och kostnadseffektiva.

### **Vägverkets kommentar**

Av de sex Natura-2000 områden ligger endast Edeby ekhage inom korridoren. Hansta ligger i närheten av korridoren och en kompletterande undersökning av kvävenedfallet över området till följd av Förbifart Stockholm har gjorts. Hanstas skyddsvärda delar bedöms ej lida skada. Länsstyrelsen delar Vägverkets bedömning. De övriga Natura 2000-områdena ligger förhållandevis långt från korridoren och påverkas inte. Vägverket har ansökt om tillstånd hos Länsstyrelsen för att genomföra Förbifart Stockholm i anslutning till Edeby ekhage. Vägverket gör bedömningen att Edeby ekhages skyddsvärden inte kommer till skada av en utbyggnad av Förbifart Stockholm. Länsstyrelsen bedömer utifrån dagens kunskap att tillstånd förenat med villkor bör kunna ges inom den aktuella korridoren när läge och utformning är mera studerat inför fastställande av arbetsplan. Vägverket delar Länsstyrelsens inställning.

**6. En aktuell redovisning, med beskrivning av konsekvenserna, av förekomsten av arter som omfattas av art- och habitatdirektivet och fågeldirektivet och/eller artskyddsförordningen (2007:845) inom eller i närheten av förordad korridor utöver de arter som förekommer inom ovan nämnda Natura 2000-områden.**

#### **Beredningsunderlag**

Inom vägkorridoren för Förbifart Stockholm samt de intilliggande Natura 2000-områdena redovisas de arter som ingår i

- EU:s habitat- och fågeldirektiv (annex 1 och 2)
- De arter som listas i habitatdirektivets bilaga 4
- Arter som nämns i artskyddsförordningen (2007:845), exklusive blåsippa och gullviva
- Slutligen alla fynd av rödlistade arter, enligt Artdatabankens och IUCN:s kriterier

Den största påverkan på arters förekomst i området kommer vägens ytlägen att innebära. Själva byggandet av både ytlägen och tunnlar kan också påverka artförekomsterna. Det är viktigt med god planering och stor försiktighet. Vid beslut om hänsynstagande och/eller kompensationsåtgärder är det viktigt att väga in hela områdets funktioner.

Tunnelsträckningen under delar av Järvafältet gör det möjligt att förbättra biodiversiteten och förstärka de ekologiska sambanden. Vattenmiljöerna vid Igelbäcken inom Järvafältet hyser stora värden som kan bevaras och i vissa avseenden förstärkas.

#### **Huvudsakliga synpunkter**

Ur de inkomna remissvaren framgår att Vägverket gjort en tillräckligt uttömmande beskrivning av de rödlistade arterna inom och i anslutning till den förordade korridoren.

#### **Vägverkets kommentar**

Vägverket har för avsikt att genomföra den fortsatta planeringen med omsorg så att känsliga arter beaktas i genomförandet av Förbifart Stockholm.

7. **En aktuell redovisning, med beskrivning av konsekvenserna, av berörda natur- och kulturresevat. Det ska framgå vilket underlag som ligger till grund för redovisningen. Projektets överensstämmelse med reservatens syften och bestämmelser redovisas.**

#### **Beredningsunderlag**

Bestämmelserna för naturreservaten Sätmaskogen, Grimsta och Hansta samt kulturresevatet Igelbäcken redovisas och konsekvenserna beskrivs. Stockholm stad har vid avsättandet av de fyra reservaten haft för avsikt att möjliggöra en sträckning av Förbifarten genom dessa. Genom att avsätta reservaten och även förbehålla sig rätten att detaljplanelägga vägens dragning har staden skaffat sig tillräckliga mandat att styra lokalisering och utformning av vägen så att reservatens syften inte förfelas.

#### **Huvudsakliga synpunkter**

I de inkomna remisshandlingarna framförs oro för hur Förbifart Stockholm kan anpassas till de naturreservat som leden berör. Oro framförs både för byggtiden och för väganläggningens utformning. Bland annat Stockholms stad konstaterar att det i reservatsbestämmelserna finns förutsättningar för att bygga ut en Nord-Sydlig förbindelse inom reservatens områden. I den fortsatta planeringen vill man att Vägverket skall ta största möjliga hänsyn så att intrången blir så små som möjligt.

#### **Vägverkets kommentar**

Stockholms stad har i samband med inrättandet av naturreservaten tagit ställning i avvägningen mellan behovet av att skydda natur- och kulturvärden samt tillgängligheten i regionen. I reservatsbestämmelserna finns uttryckligt ett undantag för sådana åtgärder som omfattas av Förbifart Stockholms genomförande.

Den fortsatta planeringen och projekteringen kommer att beskriva de arbeten som ska genomföras inom reservatens gränser. Vägverket kommer i den arbetsplan som tas fram redovisa dels påverkan på reservaten och boendemiljön, dels förslag till åtgärder för att minska de negativa effekterna. Omsorg kommer att läggas på gestaltningen av trafikplats Hjulsta. Samarbete med staden pågår i dessa frågor. I PM "Konsekvenserna för berörda natur- och kulturresevat" beskrivs också hur Östra Järvafältet påverkas. Vägverket förordar en tunnel under Lambarfjärden istället för bro. Detta minskar väsentligt intrång och olägenheter i Grimsta naturreservat.

Vad gäller fornlämningar som berörs av utbyggnaden är det länsstyrelsen som beslutar om arkeologisk utgrävning och den dokumentation som ska göras enligt gällande lagstiftning.

8. **En tydligare beskrivning av landskapets (dvs. även utanför skyddade områden) ekologiska funktioner, såsom t.ex. spridningskorridorer för växter och djur, samt konsekvenserna för dessa.**

**Beredningsunderlag**

I det berörda området består de ekologiska funktionerna primärt av tre karakteristiska former.

*Vattenmiljöns korridorer*, det vill säga Mälarens vikar in mot stenstaden, samt de rinnande vattendragens ännu kvarlevande strukturer. Från norr till söder är dessa: Igelbäcken, Spångaån/Bällstaån samt i söder Sätraån och Skärholmsbäcken.

*Skogslandskapets stråk* av framför allt tall- och ädellövskogar, vid bebyggelse och i mer orörd natur, följer gärna stränderna i området. Tydliga och viktiga stråk är Sätraskogen, Lovöns syd- och nordstränder samt Grimstastranden. Vidare är skogsvegetationen som kantar Järvafältet mycket viktig som sammanbindande stråk från Hansta och Säbysjöns omgivningar till Ulriksdal och Djurgården.

*Kulturlandskapets rester* är viktiga, både för landskapets karaktär och funktion. Det manifesterar sig framför allt på Lindö-Lovön, men även längs Igelbäckens dalgång, med många viktiga strukturer såsom rester av ängs- och hagmarker och åkerimpediment.

På södra Lovön är risken för störningar på den ekologiska strukturen störst under byggskedet, i samband med en temporär hamn med dess anslutningar.

Genom att Förbifart Stockholm förläggs i tunnel under Lambarfjärden bortfaller merparten av all permanent påverkan på norra Lovön. De ekologiska funktionerna är beroende av att sambanden finns kvar, samt att den skogsbundna delen av korridoren ej bryts.

Järvafältets funktion som sammanbindare för skogs- och kulturlandskapet är mycket viktig. Dessutom löper Igelbäcken tvärs vägens sträckning, och alla dessa sammanbindande funktioner är centrala för att inte bryta kontakten med Nationalstadsparken. Vägen kan här innebära något positivt för miljön, eftersom den byggs i tunnälläge, vilket möjliggör att trafiken på Akallalänken kan reduceras. Detta innebär att Akallalänkens negativa miljöpåverkan på dessa samband minskar.

### Huvudsakliga synpunkter

I remissvaren lyfts Järvakilens stora betydelse som spridningskorridor och vikten av att skydda densamma fram. Remissinstanserna pekar också på att det, med tanke på övriga utbyggnadsplaner förutom Förbifart Stockholm som diskuteras i området, är svårt att få en samlad bild av hur området kommer att påverkas. De planer som finns i området kan även beröra Igelbäckens vattentillförsel. Länsstyrelsen gör bedömningen att Vägverket har utrett och besvarat frågan tillräckligt väl.

### Vägverkets kommentar

För att skydda Igelbäcken och inte skära av Järvakilens spridningskorridor projekteras förbifart Stockholm för att passera Igelbäcken i tunnelläge. Tunneln kommer att påbörjas strax söder om Hästa klack och avslutas i höjd med Hägerstalund, vid Akalla. Passagen av trafikplats Hjulsta måste ske på bro för att passa den utformning trafikplats Hjulsta givits i samband med detaljplan och arbetsplan för väg E18. Utformningen av trafikplats Hjulsta kommer att göras omsorgsfullt och med hänsyn till den kringliggande miljön. Konsekvenserna för Järvafältet med avseende på Barkarbystaden och en planerad begravningsplats uppstår både i nollalternativet och med en utbyggnad av Förbifart Stockholm. Akallalänkens funktion kommer efter en utbyggnad av Förbifart Stockholm att bli en kommunal angelägenhet. Vägverket har i sin vägutredning förutsatt att Akallalänken stängs av.

Med en tunnelförläggning av passagen vid Lambarfjärden påverkas inte spridningskorridoren vid Grimstaskogen.

9. **En redovisning av aktuella trafikprognoser för Förbifart Stockholm och övrigt vägnät som påverkas om projektet genomförs. Det ska särskilt framgå hur innerstaden och infartslederna påverkas. Trängselskattens effekter ska beaktas.**

### Beredningsunderlag

I Vägverkets arbete med Förbifart Stockholm har nya trafikprognoser tagits fram. Skillnaderna i förutsättningar mot tidigare utförd prognos är:

- Befintlig trängselskatt i Stockholms stad är medtagen i beräkningarna
- En avgift på Essingeleden är medtagen med Förbifart Stockholm färdigbyggd
- Markanvändningen har utvecklats annorlunda än vad som antogs i den regionala utvecklingsplanen med mycket ny bebyggelse koncentrerad till regionens centrala delar, Norra Station, Västra Kungsholmen, Värtan och Hjorthagen
- Prognosmodellen har kalibrerats mot trafikräkningar gjorda efter att trängselskatten införts

Prognosåret har satts till 2035. En jämförelse görs med ett så kallat nollalternativ (ingen Förbifart byggs). Nollalternativet förutsätter att det inte finns någon avgift på Essingeleden då den politiska diskussionen hittills landat i att det måste finnas någon passage förbi Stockholm som inte är avgiftsbelagd.

Totalt sett i Stockholms län leder Förbifart Stockholm till att trafikarbetet, i antal fordonskilometer, ökar med drygt 3 procent medan trafikarbetet i Stockholms innerstad minskar med knappt 9 procent. Vidare redovisas trafikflöden (vardagsmedeldygn) på olika delar av vägnätet inom Stockholms län och en jämförelse görs med nollalternativet. I prognosen får Förbifarten 140 000 fordon/dygn.

Ett par slutsatser ur rapporten är:

Om Förbifart Stockholm inte byggs belastas regionens centrala vägnät av mera trafik. I nollalternativet utan Förbifart Stockholm, med antagandet att det inte finns någon avgift på Essingeleden, får Essingeleden nära nog 200 000 fordon/ dygn vilket innebär kösituationer under stora delar av dygnet. Om Förbifart Stockholm byggs och det införs avgift på Essingeleden, minskar trafiken på Essingeleden vid Gröndalsbron till 130 000 fordon/dygn jämfört med dagens 160 000 fordon/dygn.

I nollalternativet ökar trafiken förbi Drottningholm till 35 000 fordon per dygn, det vill säga trafiken flyter sällan fritt. Om Förbifart Stockholm byggs kommer 28 000 fordon/dygn passera Drottningholm.

### **Huvudsakliga synpunkter**

I remissynpunkterna framförs att de nya trafikprognoserna visar, att Förbifart Stockholm får en hög belastning. Det är viktigt att analysera trängselproblematiken kopplat till avgiftssystemen och trafikstyrning. I remissyttrandena framhålls att Förbifart Stockholm ger en ökning i framkomlighet och tillgänglighet som ansetts nödvändig för att motverka risken för en tudelning av regionen. I remissvaren framförs också synpunkter om att trafikprognoserna är osäkra. Ofta underskattas den trafik en ny väg genererar vilket leder till ökad trängsel. Tillkomsten av en Förbifart Stockholm reducerar problemen på den inre delen av väg 261 vid Drottningholm.

### **Vägverkets kommentar**

De prognoser som redovisas i beredningsunderlaget har tagits fram med förutsättningen att det införs trängselskatt både i innerstaden och på Essingeleden. Prognoserna används bland annat för att dimensionera anläggningen med både tunnlar och trafikplatser. Det ligger i sakens natur att prognoser innehåller osäkerheter och är beroende av vilka ingångsparametrar som väljs. En effekt som är osäker är konsekvenserna av de strukturerande effekterna av Förbifart Stockholm. Dessa är svåra att bedöma då

effekterna är beroende av bebyggelsens utbredning som i sin tur styrs av politiska beslut om var exploateringen får ske.

I det fortsatta arbetet kommer stor omsorg att läggas på utformningen av trafikplatserna och tunnelanläggningarna för att undvika köbildning. Även systemen för trafikstyrning ska studeras för att säkerställa en väl fungerande trafik.

**10. En aktuell redovisning, med beskrivning av miljökonsekvenserna, av beräknad energiåtgång samt beräknad mängd utsläpp av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar. Redovisningen ska omfatta byggtid respektive drifttid. Det ska framgå hur projektet påverkar möjligheterna att nå Sveriges klimatmål. Det ska även framgå i vilken utsträckning som miljö kvalitetsnormerna kommer att innehållas. Genomförbara åtgärder som kan förebygga eller minska eventuella negativa konsekvenser ska redovisas.**

#### **Beredningsunderlag**

En översiktlig studie av energianvändning och koldioxidutsläpp från byggnation, drift och underhåll av Förbifart Stockholm har genomförts av IVL Svenska Miljöinstitutet. Studien omfattar energianvändning (el- och dieselförbrukning) samt emission av koldioxid. Förbifart Stockholms ekonomiska livslängd har antagits vara 60 år. Energianvändningen (elenergi och råoljaåtgången för dieselanvändning) för Förbifart Stockholm under 60 år, för byggande, drift och underhåll har beräknats till ca  $1,6 \cdot 10^{10}$  MJ (4 600 GWh). Om man räknar CO<sub>2</sub> utsläppen från elanvändningen med dagens svenska produktionsmix blir den totala emissionen av koldioxid från byggnation av Förbifart Stockholm samt drift och underhåll under 60 år ca 254 000 ton. Hälften alstras under byggskedet och hälften under den kalkylerade drifttiden.<sup>1</sup>

Vägutredningens beräkning av koldioxidutsläpp från 2006 visade ungefär lika stora koldioxidutsläpp med Förbifart Stockholm som i nollalternativet. Att koldioxidutsläppen beräknades bli lika stora, trots en ökning av trafikarbetet med ca fyra procent, beror på lägre emissioner per fordonssträcka när trafiken flyter bättre och det är mindre köbildning. De nya beräkningar som genomförts tyder på en liten ökning av koldioxidutsläppen men resultatet är fortfarande i samma storleksordning som för nollalternativet.

---

<sup>1</sup> Stycket har korrigerats jämfört med remissutgåvan



Det är viktigt att Förbifart Stockholm inte motverkar möjligheterna att nå målen, det vill säga att de strukturer som skapas genom motorvägen ska vara förenliga med en hållbar utveckling. Förbifart Stockholm syftar till att stödja den regionala utvecklingen. Den leder också till en förbättrad tillgänglighet i Stockholmsregionen och att man kommer bort från den sårbarhet det innebär att endast ha en kapacitetsstark förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet. Eftersom Förbifart Stockholm är en integrerad del i den regionala planen bidrar den till strukturer som sammantaget går i den riktning som är önskvärd. RTK:s analys visar att man kan nå klimatmålen med Förbifart Stockholm, om dock endast med kraftiga ekonomiska styrmedel.

Utsläppen av kväveoxider förväntas successivt minska till år 2030 på grund av beslutade avgaskrav och utsläppsminskningar i Europa. Beräkningarna visar att det finns goda förutsättningar att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid utanför tunnelmynningarna.

Spridningsberäkningar för Bergslagsplan visar att med dagens dubbdäcksanvändning (70 procent) och utan andra åtgärder överskrids miljö kvalitetsnormen,  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (PM10) vid tunnelmynningarna i utbyggnadsalternativet Förbifart Stockholm år 2030. Det finns därmed behov av att vidta åtgärder för att klara miljö kvalitetsnormen. Överskridande av miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) är i dag ett generellt problem. Det behövs därför generella åtgärder för att minska partikelhalterna, vilket även kommer att medföra minskade partikelhalter vid Förbifart Stockholms tunnelmynningar. En av de åtgärder som har störst effekt är minskad dubbdäcksanvändning. Beräkningar visar att miljö kvalitetsnormen för PM10 överskrids runt tunnelmynningarna med en dubbdäcksandel på 50 procent. Området med överskridande är dock mindre än med 70 procent dubbdäcksandel. Om dubbdäcksandelen minskar till 25 procent kan miljö kvalitetsnormen för partiklar klaras vid tunnelmynningarna.

### **Huvudsakliga synpunkter**

Naturvårdsverket anser i sitt remissyttrande att Förbifart Stockholm inte är förenlig med miljöbalkens bestämmelser och försvårar regeringens målsättning att nå klimatmålet 2020. I remissvaren framförs också att Vägverket måste bättre belysa hur miljö kvalitetsnormerna i anslutning till Förbifart Stockholm uppnås. Länsstyrelsen konstaterar i sitt remissyttrande att Förbifart Stockholm endast marginellt påverkar möjligheten att nå de uppsatta klimatmålen. Oavsett Förbifart Stockholm krävs det andra åtgärder såsom teknisk utveckling, ekonomiska styrmedel mm

### **Vägverkets kommentar**

Vägverket har i arbetet med kompletteringarna både analyserat driftskedet och byggskedet. Vägverket kan konstatera att Förbifart Stockholm medför en liten ökning av koldioxidutsläppen i regionen, men fortfarande i samma storleksordning som för nollalternativet. Det krävs andra åtgärder som t.ex. kraftiga ekonomiska styrmedel för att uppnå de satta målen. Vägverket kan också konstatera att den enskilt viktigaste åtgärden för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna är att begränsa dubbdäcksanvändningen.

**11. En närmare redovisning av det underlag som ligger till grund för bedömningar av hälsorisker och hälsokonsekvenser som kan uppstå för människor som kommer att färdas i tunnlarna. Det bör även framgå om nyare underlag finns tillgängligt (jmf. MKB sid. 208). Konsekvensbedömningen avseende exponering – i synnerhet långtidsexponering - för luftföroreningar i tunnlarna bör förtydligas. Genomförbara åtgärder som kan förebygga eller minska eventuella negativa konsekvenser ska redovisas tydligare.**

### **Beredningsunderlag**

Redovisningen grundar sig i huvudsak på underlagsrapporten till vägutredningens MKB samt två nyligen framtagna rapporter, *PM Hälsorisker av luftföroreningar i vägtunnelluft* och *Underlag och förutsättningar för fortsatt projektering om luftkvalitet för Förbifart Stockholm*.

Den viktigaste hälsokonsekvensen är att Förbifart Stockholm medför lägre luftföroreningshalter generellt i Stockholms län. Det innebär lägre exponering där människor bor och vistas och färre antal förtida dödsfall än i nollalternativet. Samtidigt erhålls dock en ökad trafikantexponering i tunneln<sup>2</sup>.

För att minska risken för trafikanter kommer Vägverket att eftersträva så låga föroreningshalter i Förbifart Stockholms tunnlar som det är tekniskt och ekonomiskt möjligt att genomföra. Den tekniska utvecklingen medför att problemen med höga halter i tunnlarna successivt minskar. På längre sikt bedöms det vara möjligt att klara halter som inte medför korttidseffekter för känsliga personer och som medför liten risk för uppkomst av kroniska sjukdomar.

---

<sup>2</sup> Stycket har korrigerats jämfört med remissutgåvan

### **Huvudsakliga synpunkter**

I svaren påpekas att korttidseffekter för känsliga personer som vistas i tunneln kan uppstå. Vägverkets redovisning för vilka åtgärder som skulle kunna vidtas för att minska de negativa konsekvenserna anses ofullständig. Någon remissinstans undrar också varför det inte sker rening av tunnelluften?

Remissinstanserna önskar också en fördjupad redovisning av varför Förbifart Stockholm medför lägre luftföroreningshalter generellt i Stockholms län.

### **Vägverkets kommentar**

Vägverket har för avsikt att informera om den aktuella luftkvaliteten i tunnlarna när Förbifart Stockholm öppnas för trafik så att känsliga personer kan utnyttja ytvägnätet istället. På sikt kommer teknikutvecklingen att medföra att luftkvaliteten i tunnlarna inte utgör någon risk för känsliga personer. I det fortsatta planeringsarbetet för projektet kommer frågan om olika reningstekniker för tunnelluften att studeras. Förbifart Stockholm har också en viktig strukturerande effekt genom att trafiken och de utsläpp som den genererar flyttar från centrala och tätbefolkade lägen till mindre tätbefolkade områden. Förbifart Stockholm minskar inte utsläppshalterna generellt däremot omfördelas utsläppen.

## **12. En redovisning, med beskrivning av miljökonsekvenser, av hur massor och byggmaterial avses hanteras och transporteras under byggtiden.**

### **Beredningsunderlag**

Byggandet av Förbifart Stockholm kommer att generera stora materialflöden.

Merparten av transportererna kommer att vara bergtransporter men även betong, armering, olika betongelement och installationsmateriel kommer att vara omfattande. Det är också av stor vikt att arbetena kan bedrivas rationellt så att genomförandetiden inte blir för lång. För genomförandet och för att inte påverka känsliga områden och en redan hårt belastad väg i onödan föreslås följande principiella upplägg på genomförandet av arbetena:

- Arbetstunnlar anläggs på strategiska ställen vid Sätra, Lunda och på Lovön
- Berget krossas i tunnlarna innan det transporteras bort
- För transport av bergmassor inom och i anslutning till arbetsplatserna används transportband så långt det är möjligt
- De bergmassor som kan återanvändas i tunnelbygget ska krossas på plats
- Transporterna av bergmassor sker med båt där så är möjligt med hänsyn till närheten till vatten och möjligheten att få nödvändiga tillstånd.

Miljökonsekvenserna för byggandet av Förbifart Stockholm bedöms ha tillfällig och lokal påverkan, men ingen varaktig påverkan på miljön, vad gäller hanteringen av massor och byggmaterial under byggtiden.

### **Huvudsakliga synpunkter**

I de inkomna remissyttrandena framförs oro för att störningarna under byggtiden blir avsevärda och att det finns risk för permanenta skador på kultur och naturmiljön. Störningarna under byggtiden beror framförallt på byggandet av tunnelpåslag, skapandet av upplag för bergmassor, tillfälliga hamnar, transportband och arkeologiska utgrävningar. I remissvaren framförs även oro för att åtgärder i det lokala vägnätet, såsom förstärkningsåtgärder på norra Lovön, kan påverka den känsliga kulturhistoriska miljön.

### **Vägverkets kommentar**

Kompletteringsunderlaget har gjorts mot bakgrund av idag kända förutsättningar. Planeringen har haft som syfte att finna lösningar som gör att man kan bygga tunnlarna inom en rimlig tid och på ett kostnadseffektivt sätt med hänsyn tagen till de känsliga miljöer som tunnlarna passerar. Vägverket kommer i den fortsatta planeringen arbeta för att så mycket bergmassor som möjligt tas ut på båt istället för lastbil. I planeringen ingår också att bergmassorna krossas i tunnlarna innan de transporteras ut vilket innebär att man kan hantera transportererna från arbetstunnlarna till båtar på transportband. Moderna transportband som drivs med elektricitet är både miljövänliga och skonsamma för omgivningen då man slipper belasta vägnätet. I det fortsatta planeringsarbetet kommer produktionsplaneringen att successivt detaljeras för att kunna bedöma nödvändiga tillstånd och tillfälliga markbehov.

## **13. En redovisning av aktuell samhällsekonomisk kalkyl, inklusive trängselskattens effekter**

### **Beredningsunderlaget**

Den nya samhällsekonomiska kalkylen är framtagen i arbetet med trafikverkens påbörjade åtgärdsplanering. Arbetet med kalkyler i åtgärdsplaneringen är inte avslutat, så ännu finns bara preliminära resultat. Beräkningarna är så nyligen framtagna att de inte har kunnat granskas fullt ut men bedömningen är att eventuella felaktigheter som kan kvarstå inte bör påverka slutsatsen om projektets lönsamhet.

Kalkylen baseras på ett scenario där trängselskatt motsvarande dagens system och avgiftsnivåer (realt) finns med. Den nya samhällsekonomiska kalkylen visar att de effekter som ingår tillsammans ger en samhällsekonomisk vinst. Nettonuvärdeskvoten har beräknats till 0,3 vilket innebär att samhället får tillbaka 1 krona och 30 öre för varje satsad krona.

I kalkylen ingår dock inte alla effekter, eftersom det inte finns beräkningsmetoder för att kvantifiera och värdera dem. Det finns dessutom osäkerheter i de förutsättningar som kalkylen baseras på och i metoderna som används. Osäkerheterna och de effekter som ligger utanför kalkylen kan innebära både positiva och negativa bidrag utöver de som är beräknade i kalkylen. Sammantaget bedöms dessa nettobidrag i detta fall öka investeringens lönsamhet. De viktigaste effekterna som inte fångas i kalkylen är positiva effekter på Stockholms arbets- och bostadsmarknad samt underskattning av restidsnyttorna.

### **Huvudsakliga synpunkter**

I remissvaren framförs att kalkylerna har gjorts med konservativa antaganden vilket underskattat lönsamheten. Vissa intrångseffekter behandlas och värderas inte i kalkylerna. Troligen underskattar de underliggande trafikprognoserna trafikökningen vilket medför trängsel och lägre restidsvinster. Resultaten av trafikprognoserna borde redovisas utförligare. De strukturerande effekterna underskattas.

### **Vägverkets kommentar**

Den samhällsekonomiska kalkyl som presenteras i beredningsunderlaget är framtagen inom ramen för åtgärdsplaneringen. Kalkylen baseras på gängse förutsättningar för en samhällsekonomisk kalkyl på det sätt som är överenskommet i samråd mellan trafikverken och SIKA. I kalkylen har medtagits trängselskatter för innerstaden enligt den modell som nu tillämpas i Stockholm. Det ligger i sakens natur att prognoser innehåller osäkerheter och är beroende av vilka ingångsparametrar som väljs. Trafikprognoserna ligger till grund för beskrivningen av olika konsekvenser exempelvis emissionsberäkningar och kalkylering av samhällsekonomisk nytta. SIKA pekar på en osäkerhet, nämligen följderna av de strukturerande effekterna (bebyggelsens utveckling) av Förbifart Stockholm. Dessa är svåra att bedöma då effekterna är beroende av bebyggelsens utbredning som i sin tur styrs av politiska beslut om var exploateringen får ske. Olika känslighetsanalyser kommer att genomföras inom ramen för det fortsatta arbetet med åtgärdsplaneringen. Till den kalkylerade nettonuvärdeskvoten 0,3 skall läggas en bedömning framförallt av värdet av faktorer som inte ingår i kalkylen men också av osäkerheterna. Vägverkets samlade bedömningen är att Förbifart Stockholm är en lönsam investering.

## **14. Vägverket skall redovisa och kommentera Ekerö kommuns inställning till Förbifart Stockholm**

### **Beredningsunderlaget**

Vägverket för en dialog med bland annat Ekerö kommun.

Dialogen förväntas inom kort leda fram till ett avtal mellan Ekerö kommun och Vägverket med ömsesidiga åtaganden för parterna och som innebär att kommunens reservationer beträffande Förbifart Stockholm kan undanröjas.

#### **Vägverkets kommentar**

Ekerö kommun har i sitt remissvar intagit en positiv hållning under förutsättning att följande villkor uppfylls.

- Ett fjärde körfält på Ekerövägen (länsväg 261) mellan Ekerö kommun och Nockeby.
- Reversibla körfält mellan Ekerö centrum och Nockeby, i avvaktan på ett fjärde körfält.
- Breddning av Lindötunneln ska ingå i trafikplats Lovön för Förbifart Stockholm.
- Berg- och materialtransporter ska ske via provisoriska hamnar och mellandeponi på Lovön.
- Modernisering av knutpunkten Brommaplan, bland annat gällande framkomlighet till och från Nockeby.
- Den betydelsefulla natur- och kulturmiljön bevaras i största möjliga utsträckning.

Under året har Ekerö kommun och Vägverket ingående diskuterat hur kommunens villkor rimligen ska kunna tillgodoses. Avsikten har varit att nå fram till samsyn så att ett avtal kan träffas som reglerar parternas åtagande. Sedan Vägverket tagit del av samtliga inkomna synpunkter på beredningsunderlaget har avtal träffats.

Därmed har de villkor som Ekerö kommun ställt under planeringsprocessen uppfyllts. Avtalet återfinns under flik 14 i bifogad pärm ”E4 Förbifart Stockholm, regeringens kompletteringsbegäran”.

## **15. Yttranden från Försvarmakten och Försvarets radioanstalt över förordat alternativ.**

#### **Beredningsunderlaget**

Dessa yttranden skickades inte med i beredningsunderlaget.

#### **Vägverkets kommentar**

Försvarmakten (FM) inkom med yttrande 2008-12-23.

FM ser positivt på att vägförbindelserna förbättras i Stockholmsregionen. I alternativet Ulvsunda-diagonalen finns inga konflikter med totalförsvarets intressen. Alternativet förbifart Stockholm föreslås gå i tunnel under Lovön där FRA har sin huvudanläggning. Detta innebär en komplikation och direktkontakt med denna myndighet bör tas i alla kommande skeden av projektet.

Försvarets radioanstalt (FRA) har inkommit med yttrande 2008-12-23.

FRA ser behov av att byggandet förses med sådana villkor att dess verksamhet inte störs och att planeringen av sträckan över Lovön sker i samråd med dem. FRA:s uppfattning är att det går att hitta lösningar som är acceptabla för bägge parter. I övrigt har man inte lämnat några synpunkter.

Yttranden återfinns under flik 15 i bifogad pärm ”E4 Förbifart Stockholm, Regeringens kompletteringsbegäran”.

Dessutom har Försvarsmakten och Försvarets radioanstalt under den tid materialet varit ute på remiss inkommit med yttranden på det kompletterande materialet. Dessa yttranden återfinns tillsammans med övriga yttranden i pärm ”E4 Förbifart Stockholm, Regeringens kompletteringsbegäran, remissvar” och kommenteras tillsammans med övriga yttranden i det följande.

## **REFERAT AV SAMTLIGA INKOMNA YTTRANDE SAMT VÄGVERKETS KOMMENTARER**

Vägverket kommenterar de inkomna yttrandena i de fall de är relevanta med avseende på beredningsmaterialet och regeringens kompletteringsbegäran. Yttrandena återfinns i sin helhet i bifogad pärm: ”E4 Förbifart Stockholm, Regeringens kompletteringsbegäran, remissvar”.

### **Centrala statliga myndigheter**

#### **Arbetsförmedlingen**

Avstår från att yttra sig

#### **Arbetsmiljöverket**

Arbetsmiljöverket har tidigare inlämnat yttrande (daterad 2007-05-30) där man upplyser om Vägverkets ansvar som byggherre. I nu inkommet yttrande betonar man att arbetena kommer att innebära mycket berghantering inklusive krossning och vill därför uppmärksamma damm och bullersituationen för arbetstagarna. Vägverkets kompletteringar bedöms inte inverka på Arbetsmiljöverkets tidigare synpunkter eller ställningstagande angående arbetsmiljön. Arbetsmiljöverket passar även på att informera om de nya ändringarna i Arbetsmiljölagen och i byggföreskrifterna.

#### *Vägverkets kommentar:*

Vägverket kommer att beakta Arbetsmiljöverkets synpunkter i det fortsatta arbetet.

#### **Banverket**

Banverket har inga synpunkter på det nya kompletterande materialet men önskar understryka vikten av att Vägverkets projekt för Förbifart Stockholm samordnas med Banverkets projekt för ökad kapacitet på Mäljarbanan mellan Tomtebodav och Kalhäll samt att goda kollektivtrafiklösningar eftersträvas i det fortsatta arbetet med förbifarten.

#### *Vägverkets kommentar:*

I det fortsatta arbetet avser Vägverket samordna Förbifart Stockholm med en utbyggnad av Mäljarbanan. I arbetet med arbetsplanen för Förbifart Stockholm medverkar SL i syfte att skapa effektiva kollektivtrafiklösningar i Förbifarten.

I det fortsatta arbetet avser Vägverket samordna Förbifart Stockholm med en utbyggnad av Mäljarbanan. I arbetet med arbetsplanen för Förbifart Stockholm medverkar SL i syfte att skapa förutsättningar för



effektiva kollektivtrafiklösningar i Förbifarten. Här är det särskilt viktigt att utveckla bytespunkterna mellan kollektivtrafik på Förbifarten och den radiella spårbundna trafiken vid Kungens Kurva, Bergslagsplan, Hjulsta, och Akalla.

### **Boverket**

Boverket bedömer att det finns ett stort behov av att förbättra tillgängligheten mellan södra och norra Stockholm. Den regionala planeringen som nu sker i Stockholm är ett redskap för att behandla dessa frågor och föra dialog med olika aktörer. Det är därför lämpligt att tillåtlighetsprövningen anstår till dess regionplanen för Stockholms län antagits.

Arbetet med Kraftsamling Stockholm Mälardalen och liknande projekt bör kunna ge nytt underlag till utvecklingsarbetet. Möjligheten att i den slutliga infrastruktursatsningen ytterligare reducera klimatpåverkan jämfört med dagens utformning av Förbifart Stockholm bör fortsätta prövas.

#### *Vägverkets kommentar:*

I RUF 2010 finns Förbifart Stockholm med i alla planerade alternativ som en viktig del för att kunna skapa en sammanhållen arbets- och bostadsmarknad, utveckla regionala centra och minska sårbarheten i vägsystemet. Det är av största vikt att regeringen tar ställning till tillåtligheten för Förbifart Stockholm och inte avvaktar beslut om RUF 2010. I det fortsatta planeringsarbetet kommer Vägverket att eftersträva energieffektiva lösningar både i byggskedet och i driftskedet.

### **Energimyndigheten**

Energimyndigheten har ansvar för att lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse för energiproduktion och energidistribution enligt Miljöbalken.

Energimyndigheten har inte funnit att föreslagna vägsträckningar påverkar sådana intressen.

### **Fiskeriverket**

Det är viktigt med ett alternativ som innebär att den långsiktigt mest hållbara lösningen för miljön tas fram. Projektmålen saknar miljömässiga aspekter. Stora vägutbyggnader medför stora utsläpp från vägtrafiken. Klimatförändringarna påverkar hela ekosystem och därmed också vattenmiljön och fiske. Andra alternativ bör utredas. Förbifart Stockholm är det alternativ som påverkar miljön, inklusive fiskeintresset, mest negativt. Tunnel under Lambarfjärden ger mindre påverkan på vattenmiljön. Bygg- och drifttidens verksamheter behöver dock beskrivas bättre.

#### *Vägverkets kommentar:*

Vägverket har i det kompletterande materialet till regeringen ytterligare fördjupat motiven till valet av Förbifart Stockholm. Med en tunnel under Lambarfjärden påverkas inte Mälarens vattenområden.

### **Försvarsmakten, FM**

FM har i tidigare remissyttrande meddelat FM:s synpunkter och har inget övrigt att erinra eftersom inget nytt har tillkommit som berör FM:s verksamhet.

### **Försvarets Radioanstalt, FRA**

FRA påpekar att deras verksamhet/utrustning kan skadas/störas av ventilationstorn, fasta elinstallationer, olika slags givare, metallföremål ovan marken, trafikerande fordon, vibrationer och skakningar. Vidare säger FRA att man inte har något att invända mot det planerade tunnelbygget förutsatt att ingen del av tunneln kommer närmare FRA:s antenner och anläggningar än 300 m. Vidare förutsätter anstalten att Vägverket står för kostnader i samband med eventuell vibrationsdämpning av utrustningen som kan komma att behövas under genomförandet av tunnelarbetena.

#### *Vägverkets kommentar:*

Ett samarbete är etablerat mellan Vägverket och FRA som bla syftar till att gemensamt hitta lösningar på de farhågor som FRA uttryckt i sitt remissvar.

### **Myndigheten för samhällsskydd och beredskap**

Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) anser att den föreslagna tunnelns längd ställer särskilda krav på risk- och olycksförebyggande åtgärder, likväl som utrymning för trafikanter och tillgänglighet för räddningsinsatser. MSB poängterar att ställningstagandet kring transport av farligt gods är väsentligt, vilket man inte anser har redovisats i de presenterade underlagen. Rörande säkerhetskoncept refererar Vägverket till koncepten för Södra länken. MSB påpekar att Södra Länken dock är avsevärt kortare vilket har betydelse i sammanhanget. MSB fäster också uppmärksamhet på Boverkets föreskrifter, 2007:11, som innebär att en särskild riskanalys skall genomföras för föreslagen utformning för att fastställa om ytterligare säkerhetsåtgärder krävs, vilket möjliggör att efterfrågade åtgärder kommer till stånd.

En annan mycket viktig säkerhetsaspekt är hur människor upplever körning i långa tunnlar och vilket beteende som kan uppstå. Detta faktum understryker MSB, bör beaktas ytterligare i den fortsatta projekteringen.

#### *Vägverkets kommentar:*

Vägverket är överens med MSB om att tunnelns längd ställer särskilda krav på risk och olycksförebyggande åtgärder likväl som utrymning för trafikanter och tillgänglighet för räddningsinsatser. Erforderliga åtgärder kommer att redovisas i säkerhetskonceptet som är under utarbetande. En grupp med berörda myndigheter, bl.a. dåvarande Räddningsverket, har på Länsstyrelsens inrådan etablerats för att

följa säkerhetsarbetet. Utredning om farligt gods pågår men projekteringsförutsättning för säkerhetskoncept och riskanalys är att farligt gods skall kunna transporteras på leden. Riskanalys enligt Boverkets föreskrifter, 2007:11 kommer att genomföras. Vid slutlig utformningen och gestaltning av tunneln kommer stor vikt att läggas vid att tunnel både blir säker och upplevs som trygg att färdas i, även för dem som känner obehag vid tunnelkörning.

## **Naturvårdsverket**

### *Naturvårdsverkets synpunkter i sammanfattning:*

Naturvårdsverket vidhåller sin bedömning att Förbifart Stockholm inte är förenlig med miljöbalken. Huvudskälet är att Förbifart Stockholm bidrar till ökade utsläpp av koldioxid. De menar att det finns brister i beräkningarna och att utsläppssiffrorna är underskattade. Enligt Naturvårdsverket försvårar Förbifart Stockholm Sveriges möjligheter att nå klimatmålet år 2020 om 40 % minskning av klimatgaser.

Påverkan på miljökvalitetsnormerna belyses inte tillräckligt och åtgärder för att minska luftföroreningshalterna i tunneln saknas.

En tunnel under Lambarfjärden bedöms vara positiv och i och med denna åtgärd påverkas inte längre riksintresset ”Mälaren med öar och stränder”.

### *Naturvårdsverkets synpunkter utvecklade per ämnesområde:*

#### Allmänna

Naturvårdsverket har i tidigare yttranden motsatt sig en utbyggnad med Förbifart Stockholm.

Naturvårdsverket konstaterar att det kompletterande materialet till största delen är förtydliganden av det underlag som tidigare redovisats.

#### Planering, projektmål och alternativhantering

Naturvårdsverket anser att projektmålen är för snäva och inte anknyter till de nationella miljökvalitetsmålen och de transportpolitiska delmålen. Hanteringen av alternativ är bristfällig.

Naturvårdsverket har också begärt att regeringen ska ge Vägverket, Banverket, SIKa och Länsstyrelsen i Stockholms län i uppgift att utreda alternativ som uppfyller miljökvalitetsmålen och de transportpolitiska delmålen.

Naturvårdsverket lyfter fram osäkerheterna i trafikprognoserna och anser att trafikvolymerna kan bli betydligt större än de prognostiserade.

Naturvårdsverket finner det anmärkningsvärt att planeringen av Nord-Sydliga förbindelser utgår från underlag som tydligt motverkar mål om miljö kvalitet och långsiktig hushållning.

#### Förbifart Stockholm och klimatpåverkan

Naturvårdsverket anser att flera beräkningar och antaganden är osäkra och bristfälligt redovisade. Sannolikt underskattar de beräkningar som Vägverket gjort de verkliga utsläppsiffrorna. Kärnfrågan är om Förbifart Stockholm äventyrar Sveriges möjligheter att nå klimatmålet. Naturvårdsverket menar att underlagen från både den regionala planen och från Förbifart Stockholm visar att utsläppen ökar när det krävs en minskning. Naturvårdsverket anser att Förbifart Stockholm försvårar möjligheterna att nå klimatmålet 2020.

#### Ny dragning i tunnel under Lambarfjärden

Osäkerheten med stora tunnelprojekt bör särskilt uppmärksammas. Det är positivt ur miljösynpunkt att passagen av Lambarfjärden föreslås ske i tunnel. Med en tunnelförläggning utgör inte längre riksintresset "Mälaren med öar och strandområden" något hinder utifrån bestämmelserna i 4 kap miljöbalken. De negativa konsekvenserna på Lovön kvarstår dock.

Naturvårdsverket konstaterar också att Länsstyrelsens beslut enligt 7 kap 28 a § miljöbalken inte redovisas i underlaget.

#### Förbifart Stockholm och luftkvalitet

Naturvårdsverket anser att Vägverket skall redovisa hur Förbifart Stockholm påverkar miljö kvalitetsnormerna i sin helhet i länet. Redovisningen bör avse emissionsscenarier och möjliga åtgärder. Hälsokonsekvenserna bör redovisas tydligare.

Föroreningarna i tunnarna kan leda till akuta effekter hos känsliga personer. Vägverket bör redovisa vilka möjligheter det finns att vidta åtgärder för att förbättra tunnelmiljön.

#### Förbifart Stockholm – Samhällsekonomiska kalkylen

Naturvårdsverket anser att det är allvarlig brist att den nya kalkylen inte innehåller någon värdering av intrånget i natur och miljö. Verket anser att det finns metoder för att värdera fysiska intrång av vägar. Sammantaget anser Naturvårdsverket att det är sannolikt att Förbifart Stockholm inte är samhällsekonomiskt lönsam.

#### *Vägverkets kommentar:*

##### Planering, projektmål och alternativhantering

Projektmålen stödjer sig på de transportpolitiska målen som riksdagen har fattat, de övergripande målen som landstinget formulerat i regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF) samt de övergripande målen för Mälarenregionen som Stockholmsberedningen formulerat (SOU 2001:51). De övergripande målen är utgångspunkten för hur projektmålen har formulerats. Vägverket anser att det utredningsarbete som genomförts väl belyser frågan om hur en utökning av en Nord-Sydlig vägförbindelse i Stockholm skall genomföras. Utredningsalternativen har

värderats på ett godtagbart sätt. Någon med andra myndigheter och Länsstyrelsen gemensam utredning är inte nödvändig.

Vägverkets prognoser är genomförda på ett vedertaget sätt. Det finns alltid mer eller mindre stora osäkerheter i prognoser. De nu gjorda prognoserna är framtagna med bäst kända teknik, metoder och aktuellt underlag. Resultaten tyder inte på att trafiksiffrorna är underskattade.

#### Förbifart Stockholm och klimatpåverkan

Vägverket anser att det är möjligt att nå Sveriges klimatmål med Förbifart Stockholm, i kombination med starka ekonomiska styrmedel. Den ökning av koldioxidutsläppen som vägen medför bedöms vara liten i förhållande till de totala utsläppen från trafiken. Vid beräkningarna av utsläppsmängder har Vägverket använt gängse metoder och bedömer inte att värdena är underskattade.

Ett av motiven för Förbifarten är att möjliggöra fortsatt utveckling av Stockholm-Mälardalsregionen. Förbifarten är del i en samhällsstruktur som syftar till att skapa förutsättningar för såväl ekonomisk utveckling som god hushållning med naturresurser. Det är fråga om ett komplicerat samspel som till slut innebär en politisk avvägning. Den grundläggande frågan är om Förbifarten ingår som del i en samhällsstruktur som möjliggör en samhällsutveckling som ger resurser att hantera bland annat den utmaning klimatfrågan utgör, men också frågan om jobb och välfärd.

#### Ny dragning i tunnel under Lambarfjärden

Länsstyrelsen har i sitt yttrande rörande Natura-2000-området vid Edeby ekhage gjort bedömningen att tillstånd kan lämnas för byggande av Förbifart Stockholm. Länsstyrelsen vill dock avvakta slutlig prövning tills en detaljerad projektering föreligger. Vägverket stödjer Länsstyrelsens bedömning.

#### Förbifart Stockholm och luftkvalitet

Påverkan på miljökvalitetsnormerna beskrivs i MKB:n till vägutredningen. Åtgärder för att minska luftföroreningshalterna kommer att utredas inom ramen för arbetsplanen.

#### Förbifart Stockholm – Samhällsekonomiska kalkylen

De samhällsekonomiska kalkylerna har genomförts på gängse sätt inom ramen för åtgärdsplaneringen som genomförs tillsammans med trafikverken och SIKÅ. Vägverket följer den metodik som rekommenderas av ASEK (Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyler, som består av representanter för trafikverken, Naturvårdsverket, Vinnova och SIKÅ)

Citat ur SIKARapport 2000:3:

”Kalkylmetoderna kan inte ge svar på alla frågor som behöver utredas för att utgöra ett heltäckande beslutsunderlag. Inom flera områden har det inte varit möjligt att ta fram kalkylvärden som speglar verkligheten på ett rimligt sätt. Det gäller t.ex. sätten att värdera natur- och kulturvärden, infrastrukturens intrångseffekter samt effekter på lokalisering, sysselsättning och tillväxt.

Även om intrångsvärden inte kalkyleras är det dock fel att hävda att de inte beaktas. I dag finns en större uppmärksamhet på natur- och kulturvärden som riskerar att förstöras i samband med byggandet av ny infrastruktur. Den yttrar sig bl.a. i krav på att dessa värden ska beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningar och att beskrivningarna ska sammanfattas i nationella planerna och i länsplanerna. Vidare görs idag mer ambitiösa försök att beskriva hotade värden i förstudier och väg/järnvägsutredningar.

En viktig slutsats är att, när effekter på natur- och kulturvärden beskrivs enkelt och tydligt tillsammans med övriga konsekvenser, så finns större möjlighet att finna andra och bättre lösningar. Ibland leder sökandet efter bättre lösningar till att hela eller delar av de negativa effekterna kan undvikas genom väl valda åtgärder. Det kan röra sig om allt från mindre åtgärder för att undvika buller, till tunnlar och större förbifarter.”

I Förbifart Stockholm har stora delar av vägsträckan förlagts i tunnel för att undvika konflikter med de känsliga natur- och kulturmiljöerna. I de beräkningar som nu gjorts har trängselskatterna för Stockholm tagits med, ökade kostnader för drivmedel och CO<sub>2</sub> under byggtiden. De beräkningar som nu gjorts visar att Förbifarten är samhällsekonomiskt lönsam.

### **Riksantikvarieämbetet, RAÄ**

Riksantikvarieämbetet bedömer att alternativ med trafikplatser på Lovön innebär påtaglig skada för världsarvet och riksintresset. Alternativ med trafikplats utanför Lovön kan innebära att påtaglig skada på riksintresseområdet möjligen kan undvikas. Det är viktigt att trafikplatsen utformas så att trafiken genom världsarvet och riksintresset inte ökar jämfört med idag. Tunnel under Lambarfjärden minskar den direkta påverkan på riksintresset. RAÄ anser att de konsekvenserna under byggtiden är otydligt beskrivna och att de negativa följderna har förminskats. RAÄ vill se en helhetslösning för Mälardalens trafiksituation, som även inkluderar väg 261. Redovisat material möjliggör inte en samlad bedömning av påverkan på landskapet och riksintresset, det vill säga de kumulativa effekterna av alla tillkommande väganordningar, ventilationstorn, infartsparkeringar, byggskedets påverkan samt framtida förändringar av väg 261.

Riksantikvarieämbetet har speciellt kommenterat följande punkter:

1. Utökning av korridoren möjliggör alternativa lösningar för på- och avfarter till väg 261.
2. I argumenteringen för varför Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet valts bort görs ingen avvägning mot de nationella miljö kvalitetsmålen, det transportpolitiska delmålet om en god miljö eller riksintressena enligt miljöbalken.

3. En tunnelförläggning under Lambarfjärden minskar påverkan på landskapet som helhet men kvar står oron för byggskedet.
4. Alternativ 1-3 innebär risk för påtaglig skada på riksintresset Lovön. Alternativen 4 och 5 med placering på Lindö innebär en mer perifer lokalisering i riksintresseområdet och i förhållande till världsarvet. I alternativ 4 och 5 ser Riksantikvarieämbetet en öppning för möjligheterna att undvika påtaglig skada. Incitamenten minskar för följetableringar av bebyggelse med mera inom riksintresseområdets centrala delar.
9. Minskade trafikflöden genom riksintresset och världsarvet Drottningholm är en förutsättning för att motverka urbanisering av landskapet.
12. Riksantikvarieämbetet gör den bedömningen att byggskedet kommer att påverka både landskapet och människor i byggarbetsplatsernas närhet. Det lokala vägnätet måste värnas så att man inte får varaktig skada på en viktig del av kulturlandskapet på Lovön.
13. Riksantikvarieämbetet saknar kvalitativa skattningar om exploaterings- och intrångseffekterna i riksintresset och världsarvet och dess samhälleekonomiska konsekvenser.
14. Riksantikvarieämbetet förutsätter att en överenskommelse med Ekerö kommun tar hänsyn till möjligheterna att förvalta riksintressets och världsarvets värden.

*Vägverkets kommentar:*

Vägverket bedömer att alternativ 1 är det mest fördelaktiga, mot bakgrund av att alternativet både har en fullständig trafiklösning och uppskattas vara det ekonomiskt mest fördelaktiga. Alternativet har bearbetats jämfört med tidigare förslag i vägutredningen och innebär enligt Vägverkets bedömning inte risk för påtaglig skada på riksintresset Lovön. Trafikplatsens påverkan på Lovön ska ses som en del av en helhetsbedömning av Lovö/Lindö. Vägverket förordar att passagen över Lambarfjärden ersätts med en tunnel vilket ytterligare minskar intrånget på norra Lovön och buffertzoner till världsarvet Drottningholm. För att motverka befarade exploateringar på Lovö/Lindö till följd av Förbifart Stockholm finns möjligheter att i annan ordning utarbeta skyddsföreskrifter för att bevara området.

Åtgärderna för väg 261 planeras och finansieras i en särskild ordning oberoende av Förbifart Stockholm. Förbifart Stockholm avlastar trafiken på väg 261 från trafikplatsen på Lovön och sträckan mot Brommaplan. På delen från trafikplatsen på Lovön till Tappström ökar trafiken. Förbifart Stockholm och åtgärderna på väg 261 genomförs samordnat men var för sig som separata projekt. Konsekvenserna för miljön på Lovön går att beskriva utifrån respektive projekt.

Punktvisa kommentarer:

2. Projektmålen stödjer sig på de transportpolitiska målen som riksdagen har fattat, de övergripande målen som landstinget formulerat i regional utvecklingsplan för

Stockholmsregionen (RUFFS) samt de övergripande målen för Mälarenregionen som Stockholmsberedningen formulerat (SOU 2001:51). De övergripande målen är utgångspunkten för hur projektmålen har formulerats.

3. Byggtiden kommer att beskrivas mera i detalj under det fortsatta planeringsarbetet. Inriktningen för det fortsatta arbetet skall vara att anpassa transporterna och byggmetoderna så långt det är möjligt till den känsliga miljön. Transporter på båt via en provisorisk hamn på södra Lovön, krossning av berget nere i tunnlarna och användning av transportband där det passar är några exempel på åtgärder som kan genomföras för att minska effekterna av byggskedet. Även behovet av tillfälliga upplag skall planeras omsorgsfullt med hänsyn till den känsliga natur- och kulturmiljön. Vägverket har föreslagit att anlägga en arbetstunnel och en provisorisk hamn även på norra Lovön för att kunna hantera uttransport av bergmassor via pråm så att det lokala vägnätet inte belastas av tunga transporter.

4. Vägverket tar utifrån en samlad bedömning ställning för en trafikplats på Lovön. Vägverket anser att det går att utforma cirkulationsplatserna i anslutning till väg 261 på ett, för den känsliga miljön, acceptabelt sätt. Vägverket avser också att i det fortsatta arbetet planera för att använda så skonsamma arbetsmetoder som möjligt. Vägverket är också positivt till att regeringen ger Länsstyrelsen i uppdrag att bilda ett natur- och/eller kulturresevat i syfte att skydda Lovön mot eventuell framtida exploatering.

9. Vägverket har i de framtagna prognoserna visat att trafiken på de inre delarna av väg 261 förbi Drottningholm minskar i förhållande till om Förbifarten inte genomförs. På sikt ökar dock trafiken och prognoserna pekar på att det i framtiden blir mera trafik förbi Drottningholm än idag.

12. Se punkt 3 ovan

13. De samhällsekonomiska kalkylerna har genomförts på gängse sätt inom ramen för åtgärdsplaneringen som genomförs tillsammans med trafikverken och SIKKA. I de modeller som finns har trafikverken inte funnit något sätt att värdera vissa intrång och nyttor som t.ex. intrång i ett riksintresse (se svar på Naturvårdsverket sid 28).



**SIKA Statens institut för kommunikationsanalys**

SIKA koncentrerar sina synpunkter till beredningsunderlagets uppgifter 2, 9,10 och 13.

2. Kombinationsalternativet har valts bort med motiveringen att tillgängligheten blir sämre på grund av den ingående trängselavgiften. Vid bortvalet hade vägutbyggnadsalternativen ingen motsvarande vägavgift med minskad tillgänglighet som följd vilket SIKA anser ger fel jämförelse. Projektmålen formuleringar har ändrats till ett mer trafikslagsövergripande perspektiv utan att detta fått gemslag i bedömningen av åtgärdsalternativen. SIKA saknar en redovisning av att Förbifart Stockholm är effektiv när det gäller att minska sårbarheten.
9. Vägverket borde ha redovisat utförligare resultat av trafikprognoser i beredningsunderlaget. Hur omfördelningen av trafik ser ut borde redovisas i form av matriser med start och målpunkter för resorna. En svaghet i prognoserna är att Förbifart Stockholms strukturerande effekt på samhällsplaneringen inte fångas upp. De kraftiga styrmedel som enligt Region- och trafikplanekontoret behövs för att nå klimatmålen är inte kända och därmed saknas underlag för adekvat planering. Nollalternativet borde innehålla trängselskatt på Essingeleden för att kunna avläsa effekten av Förbifart Stockholm.
10. SIKA menar att eftersom Förbifart Stockholms strukturerande effekt ej fångats upp i trafikprognoserna underskattas koldioxidutsläppen. Vilka är de 'kraftiga ekonomiska styrmedel' som fordras för att nå klimatmålen?
13. Förbifart Stockholms strukturerande effekt fångas inte upp fullt ut vilket skulle ge lägre restidvinster och flera antaganden är osäkra bland annat kostnad och andel laddhybridfordon.

Sammanfattningsvis kvarstår de synpunkter som SIKA framförde i sitt yttrande över den tidigare beredningsremissen.

*Vägverkets kommentar:*

SIKA efterfrågar flera i och för sig intressanta ytterligare utredningar. Vägverket avser också att genomföra några av dem i det fortsatta arbetet men har i det här skedet koncentrerat ansträngningarna för att kunna svara på regeringens kompletteringsuppgifter och till det som behövs för att kunna pröva tillåtligheten. Nedan lämnas kommentarer för respektive kompletteringsuppgift i förekommande fall.

2. Vägverket har inte ändrat projektmålen vid utvärderingen av alternativen Förbifart Stockholm, Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet. Däremot har motiven enligt regeringens önskemål sammanställts och förtydligast för att ge överblick och öka förståelsen. Inom ramen för åtgärdsplaneringen arbetar Vägverket med en känslighetsanalys där Essingeleden förutsätts ha trängselavgift. Vägverket konstaterar att Förbifart Stockholm är samhällsekonomiskt lönsam. Minskad sårbarhet är en ytterligare nytta som tidigare aldrig beräknats och som inte heller behövs för att pröva tillåtligheten. Vägverkets bedömning är dock att Förbifart Stockholm markant minskar sårbarheten vilket däremot Kombinationsalternativet inte gör.
  
9. Trafikprognoserna som redovisas i beslutsunderlaget är tillräckliga för tillåtlighetsprövningen. Fördjupningar är aktuella i den fortsatta planeringen och projekteringen.  
Det ligger i sakens natur att prognoser innehåller osäkerheter och är beroende av vilka ingångsparametrar som väljs. Vägverket utvecklar sin syn på osäkerheterna i beslutsunderlaget flik 13 sidorna 12-14. Trafikprognoserna i sin tur ligger till grund för beskrivningen av andra konsekvenser exempelvis emissionsberäkningar och kalkylering av samhällsekonomisk nytta. SIKAs pekar på en sådan osäkerhet, nämligen de strukturerande effekterna av Förbifart Stockholm. Dessa är svåra att bedöma då effekterna är beroende av bebyggelsens utbredning som i sin tur styrs av politiska beslut om var exploateringen får ske.
  
10. Förbifart Stockholms strukturerande effekt kommenteras under kompletteringsuppgift 9. Region- och trafikplanekontoret, RTK, har vid ett seminarium redovisat dels att klimatmålen kan nås med bland annat kraftigt höjda trängselavgifter dels att Förbifart Stockholm trots dessa behövs. Vägverket utgår från att resultaten kommer att redovisas av RTK som ett av underlagen inför beslut om den nya regionplanen RUFS 2010.
  
13. Strukturerande effekter och osäkerheter kommenteras under kompletteringsuppgift 9.  
Man skall vara medveten om att det finns stora osäkerheter i planeringen av fordons- och bränsleutvecklingen fram till 2020. I beräkningarna för Förbifart Stockholm har använts samma modeller som för hela landets åtgärdsplanering vilken genomförs samlat för alla trafikverken och SIKAs. Dessa modeller

innefattar teknisk utveckling och ekonomiska styrmedel som dämpar trafikutvecklingen. Osäkerheterna i den tekniska utvecklingen påverkar trafikvolymerna i begränsad omfattning. Osäkerheterna till följd av den tekniska utvecklingen förändrar inte Vägverkets ståndpunkt att Förbifart Stockholm behövs.

### **Skogsstyrelsen**

Vid val mellan bro och tunnel föredrar Skogsstyrelsen tunnel, eftersom det ger mindre påverkan på skog och miljö än broalternativet.

### **SMHI**

SMHI framhåller att det framtagna materialet inte är fullständigt utan behöver kompletteras framförallt när det gäller berg- och markförhållanden, luftmiljön samt buller- och vibrationer.

Man anser även att det skulle vara en positiv åtgärd om man installerar partikelfilter i ventilationstornen.

#### *Vägverkets kommentar:*

Projektet befinner sig fortfarande i ett tidigt planeringsskede och alla frågor har ännu inte utretts färdigt. Vägverket tar med sig SMHI:s synpunkter i det fortsatta planeringsarbetet.

### **Socialstyrelsen**

Socialstyrelsen begränsar sitt yttrande till att beröra punkt 11. Socialstyrelsen delar inte Vägverkets bedömning att Förbifart Stockholm medför lägre luftföroreningar generellt i Stockholms län.

Luftföroreningarna kommer att vara desamma och kan även komma att öka till följd av ökad trafik.

Socialstyrelsen anser inte att det klart framgår av det remitterade materialet hur Vägverket gjort de beräkningar som leder till slutsatsen att antalet förtida dödsfall bland länets invånare minskar samt att antalet förtida dödsfall bland trafikanter ökar till följd av Förbifart Stockholm. I uppgift 11 ingick även att tydligare redovisa genomförbara åtgärder för att förebygga eller minska eventuell negativa konsekvenser avseende exponering. Socialstyrelsen anser att redovisningen är ofullständig då det saknas information kring teknik och ekonomi (skälighetsbedömning enligt miljöbalken).

#### *Vägverket kommentar:*

PM uppgift 11 (En bedömning av hälsorisker vid färd i långa tunnlar) revideras med avseende på formuleringen ”lägre luftföroreningar”. Ändras till att exponeringen minskar generellt i Stockholms tätbebyggda områden. .

Redovisningen av hälsopåverkan för länets invånare finns i vägutredningens MKB sid 125-126. För en mer detaljerad beskrivning hänvisas till de underlagsrapporter som står som referenser i PM 11.

Mer konkreta åtgärder för att förebygga eller minska eventuellt negativa konsekvenser kommer att utredas inom ramen för arbetsplanen.

## **Statens Fastighetsverk**

### Allmänt

Statens Fastighetsverk avvisar Vägverkets förslag till trafikplats på Lovön som man anser utgör ett ingrepp i kulturmiljön och ökar trafikbelastningen på Lovön. Man anser också att det skadar ett långsiktigt riksintresse som väger tyngre än vägprojektet. Statens Fastighetsverk anser också att väg 261 skall inkluderas i det stora vägprojektet (Förbifart Stockholm) med en lösning som minskar trafikbelastningen på världsarvet Drottningholm och riksintresset Lovön.

Statens fastighetsverk anser att alternativ 5 är det enda som är acceptabelt ut kulturmiljösynpunkt. Konsekvenserna för kulturmiljön på Lovön, även av alternativ 5 och tunneln som helhet, är dock inte tillräckligt belysta. Detta gäller både under byggtiden, sedan Förbifarten tagits i bruk och långsiktigt på grund av det exploateringsstryck som kan väntas bli följden av Förbifarten. Lovön är unik som historisk ännu levande landsbygd i nära anslutning till storstadsområdet Stockholm.

Statens Fastighetsverk anser också att ett beslut om Förbifart Stockholm måste inkludera väg 261 med en utformning som leder till minskad trafik genom världsarvet.

### Fråga 1 Slutligt förordad vägkorridor

Statens Fastighetsverk önskar fler illustrationer av ventilationstorn, avvattningsdammar, eventuella infartsparkeringar m.m. Statens Fastighetsverk påpekar också att åtgärder under byggtiden inte skall tillåtas skada den unika kulturmiljön på Lovön.

### Fråga 2 Motiven för att Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet valts bort.

Statens Fastighetsverk väcker frågan om inte Förbifartens tunnlar skall förberedas för en kollektivtrafik på spår. Man vill också dämpa trafiken förbi Drottningholm och begränsa hastigheten till 50 km/tim genom hela världsarvet.

### Fråga 3 En redovisning av tunnelalternativ under Lambarfjärden

Statens Fastighetsverk är positivt till tunnel under Lambarfjärden. Man kräver också en omsorgsfull placering och utformning av avgastorn, noggrann planering av byggtiden m.m.

### Fråga 4 Trafikplats Lovö – anslutning till väg 261

Statens fastighetsverka anser att alternativ 5 visar den enda trafikplats som möjligen kan genomföras utan påtaglig skada för riksintresset. Busshållplats vid Tappström är att föredra ur tillgänglighets- och trygghetssynpunkt. Infartsparkering är möjlig vid Tappström men inte på Lovön. Alternativ 5 kan även minska trafiken förbi Drottningholm.

I remissvaret framförs också att alternativ 1 kräver en ny Lindötunnel vilket inte tagits med i Vägverkets beräkning. Därmed blir kostnadsskillnaden mellan alternativ 1 och alternativ 5 mindre än redovisat. Beaktas även skadorna på kulturmiljön är inte alternativ 1 det ekonomiskt mest fördelaktiga.

#### Fråga 12 En redovisning av transporter under byggtiden

Statens fastighetsverk anser också att störningarna under byggtiden bedöms bli stora och att det finns risk för permanenta skador. Man framhåller också att det småskaliga vägnätet är en viktig del av kulturlandskapet och att såväl tung byggtrafik som förstärkningsåtgärder hotar att permanent skada kulturvärden.

*Vägverkets kommentar:*

#### Allmänt

Vägverket har i utformningen av Förbifart Stockholm och dess anslutningar till den känsliga miljön på Lovön ansträngt sig att hitta lösningar som är anpassade och ändamålsenliga för platsen. De lösningar som nu presenteras kommer att bearbetas vidare både vad avser det slutliga utförandet och byggskedet. Vägverket menar därför att det finns möjlighet att undvika påtaglig skada och att nyttja området både för bevarande- och vägintrössena.

Det kommer att ske en samordning mellan åtgärderna för väg 261 och Förbifart Stockholm. Väg 261 kommer dock att finansieras i en särskild ordning.

#### Fråga 1 Slutligt förordad vägkorridor

I det fortsatta arbetet med planeringen av Förbifarten kommer stor hänsyn att tas till den känsliga miljön på Lovön.

#### Fråga 2 Motiven för att Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet valts bort.

Spårbunden kollektivtrafik är inte lämplig att samlokalisera med en tunnel för vägtrafik bl.a. för att lutningarna i tunnarna inte lämpar sig för spårtrafik och för att säkerhetssystemet blir mycket komplicerat. En eventuell hastighetsreglering på väg 261 behandlas inte inom ramen för projekt Förbifart Stockholm.

#### Fråga 3 En redovisning av tunnelalternativ under Lambarfjärden

Vägverket avser att göra en noggrann planering av de arbeten som skall genomföras på norra Lovön med hänsyn till den känsliga miljön.

#### Fråga 4 Trafikplats Lovö – anslutning till väg 261

Se Vägverkets sammanfattande kommentar under punkt 4.

### Fråga 12 En redovisning av transporter under byggtiden

Vid planeringen av byggskedet kommer stor hänsyn att tas till den känsliga miljön.

#### **Statens Geotekniska Institut, SGI**

SGI har valt att yttra sig i punkten 3 och 4 då dessa anknyter till SGI:s kompetensområde.

Punkt 3 gällande tunnel under Lambarfjärden.

SGI bedömer att tunnelalternativet kan genomföras med känd konventionell teknik. Institutet delar även Vägverkets bedömning att det finns risker för bergtekniska överraskningar.

Punkt 4 gällande trafikplats Lovö.

SGI delar Vägverkets bedömning att det av Vägverket förordade alternativ 1 kan byggas med känd konventionell teknik.

Under rubrik ”Tidigare yttranden” påminner SGI om tidigare lämnade synpunkter där frågeställningar lyftes inför tunnelns placering i djupled, olika riskscenarier gällande grundvattenpåverkan, sättningar mm. SGI gjorde i dessa fall gällande att vägbyggnadsalternativen var tekniskt genomförbara med känd teknik.

#### **Strålsäkerhetsmyndigheten**

Strålsäkerhetsmyndigheten, SSM, kommenterar att långa tunnlar kan ge förhöjda radonhalter i luften i tunneln. SSM bedömer dock att detta knappast kommer att orsaka några hälsorisker eftersom tunnlar på andra skäl kommer att vara väl ventilerade. Vistelsen för trafikanterna kommer normalt inte heller att vara särskilt lång. Utöver detta har SSM inga synpunkter i ärendet.

#### **Sveriges Geotekniska Undersökning, SGU**

SGU har tidigare lämnat yttrande i ärendet. Därutöver kan SGU anföra att SGUs jordartsdatabas över området inte visar något anmärkningsvärt. Tidigare lämnat yttrande redogör för att tunnelloösningar ger god hushållning med mark och vatten och även material eftersom den oftast inte påverkar möjligheten till byggande på markytan och att utbrutet material kan användas som ballast. Tunnlar under grundvattenytan leder till inläckage av grundvatten. Det är i de flesta områden av vikt att minimera detta så långt som möjligt genom tätning och i särskilda områden kan även infiltration av vatten för att hålla upp grundvattennivån vara nödvändig. SGU avstår från att ta ställning mellan alternativen, men konstaterar bland annat att om en bro över Lambarfjärden väljs, bedöms en riskfaktor tillkomma ur vattenförsörjningssynpunkt.

*Vägverkets kommentar:*

I det fortsatta arbetet kommer geohydrologin att vara en viktig faktor att arbeta vidare med. I Vägverkets

rekommendation att välja tunnel under Lambarfjärden, elimineras SGU:s bedömda riskfaktor ur vattenförsörjningssynpunkt.

### **Transportstyrelsen**

Transportstyrelsen avstår i huvudsak från att yttra sig men har några påpekanden som man vill framföra. Dessa gäller:

Fråga 2: I kapitel 7 jämförs miljökonsekvenserna av Förbifart Stockholm och Ulvsundadiagonalen. När trafiksäkerhetsaspekten (hälsoaspekten) jämförs görs detta i termer av antal olyckor. Enligt nollvisionens synsätt bör antal svårt skadade och dödade personer användas som trafiksäkerhetsmått i stället.

Fråga 3: Gällande föreskrifter om tunnelsäkerhet ska tillämpas från och med det inledande projekteringsstadiet och framåt. Detta innebär när arbete med arbetsplan påbörjas.

Fråga 11: Gällande föreskrifter om tunnelsäkerhet ställer krav på ventilationssystemets funktion. Detta måste beaktas när arbete med arbetsplan påbörjas.

#### *Vägverkets kommentar:*

Vägverket kommer i det fortsatta arbetet att beakta Transportstyrelsens synpunkter. Vid bedömning av hälsorisker på grund av luftföroreningar är överdödighet ett gängse mått. Om trafiksäkerhetseffekter ska adderas kan endast antalet dödade användas.

### **Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI**

Avstår från att yttra sig

### **Regionala myndigheter och organ**

#### **Botkyrka kommun**

Avstår från att yttra sig

#### **Danderyds kommun**

Avstår från att yttra sig

#### **Ekerö kommun**

Ekerö kommun lämnar synpunkter på kompletteringsuppgifterna 1, 3, 4, 9, 12 och 14.

1. Korridorgränsen från vägutredningen bör behållas förutom någon smärre avvikelser och kommunen anser att Vägverkets förslag till utökning får förödande konsekvenser.
3. Vägverket förordar tunnelpassage under Lambarfjärden istället för högbro vilket överensstämmer med Ekerö kommuns uppfattning.
4. Kommunen förordar trafikplatsalternativ 1 på Lovön och påpekar att Lindö, som berörs framför allt av alternativen 2, 4 och 5, också ligger inom riksintresset för kulturmiljön. Endast alternativ 1 och 3 ger möjlighet att utveckla Ekerö centrum. Alternativen 2, 4 och 5 kan under inga omständigheter accepteras. Alternativ 5 tillåter inte trafik i alla relationer och skulle avsevärt öka trafiken mellan trafikplats Lovön och Tappström. Ekerö kommun utgår från att Vägverket föreslår att trafikplats Lovön inkluderar breddning av Lindötunneln för att långsiktigt undvika köbildning i tunnarna och trygga effektiv matning och tömning av ramptunnarna. Detta behov måste tillgodoses redan vid byggandet av trafikplats Lovön. I vissa avseenden kan betydande miljöpåverkan på värdekärnor tålas för att möjliggöra nödvändig tillväxt i Stockholmsområdet.
9. Känslighetsanalyser har ännu inte framtagits avseende faktorer som är av betydelse för resandet över Saltsjö-Mälarsnittet och framtida tillväxt. Enligt Vägverkets prognoser trafiken ökar på väg 261 från dagens cirka 20 000 fordon per dygn till väl över 30 000 om Förbifart Stockholm inte byggs och till över 40 000 mellan trafikplats Lovön och Tappström med Förbifart Stockholm utbyggd. Kommunen ifrågasätter vägverkets trafikprognos som visar att av trafiken från Ekerö bedöms cirka 30 % passera förbi trafikplats Lovö och fortsätta in mot Brommaplan. Även i ett längre tidsperspektiv kommer en betydligt större andel av Ekeröborna att ha Stockholms innerstad, Solna, Sundbyberg, närförorter och Brommaområdet som primära målpunkter. Kommunens uppfattning är alltså att ett fjärde körfält snarast möjligt måste komma till stånd på väg 261 mellan Nockeby och Ekerö centrum.
12. Kommunen delar Vägverkets uppfattning att berg- och materialtransporter sker via provisoriska hamnar och mellandeponi på Lovön och kommer att verka för att nödvändiga tillstånd kan ges.
14. Kommunen har varit positiv till Förbifart Stockholm dock under förutsättning att vissa krav, som framförts i yttranden 2005 och 2007, tillgodoses. Eftersom kraven hittills inte tillgodosetts vidhåller kommunen sin tidigare uppfattning. Därför har Ekerö kommun ställt följande villkor:
  - Ett fjärde körfält på Ekerövägen (länsväg 261) mellan Ekerö centrum och Nockeby.



- Reversibla körfält mellan Ekerö Centrum och Nockeby, i avvaktan på ett fjärde körfält.
- Breddning av Lindötunneln ska ingå i trafikplats Lovön.
- Berg- och materialtransporter ska ske via provisoriska hamnar och mellandeponi på Lovön.
- Modernisering av knutpunkten Brommaplan, bland annat gällande framkomlighet till och från Nockeby.
- Den betydelsefulla natur- och kulturmiljön bevaras i största möjliga utsträckning.

*Vägverkets kommentar:*

Under året har Ekerö kommun och Vägverket ingående diskuterat hur kommunens villkor rimligen ska kunna tillgodoses. Avsikten har varit att nå fram till samsyn så att ett avtal kan skrivas som reglerar parternas åtagande. Sedan Vägverket numera tagit del av samtliga inkomna synpunkter på beredningsunderlaget kan avtalet fullföljas och därmed är Ekerö kommun positiv till genomförandet av Förbifart Stockholm.

1. Även om Vägverket förordar trafikplats alternativ 1 på Lovön bör i avvaktan på slutligt val av trafikplats korridoren kunna inrymma samtliga utredda alternativ.
4. Vägverket förordar trafikplats alternativ 1 på Lovön och föreslår att breddning av Lindötunneln inkluderas i trafikplatsen bl.a. av säkerhetsskäl för att undvika köbildning vid utfarterna från tunnlarna. Finansieringen löses i särskild ordning.  
Beredningsunderlaget visar hur trafikplats Lovön kan utformas för att minimera intrången. Enligt Vägverkets uppfattning innebär det att påtaglig skada kan undvikas.
9. Vissa känslighetsanalyser genomförs inom ramen för den pågående åtgärdsplaneringen och kommer att genomföras i det fortsatta projekteringsarbetet. I beredningsunderlagets uppgift 9 förklaras hur Förbifart Stockholm efterhand kommer att ta hand om största delen av trafiken till och från Ekerö. Vägverket anser att prognoserna utgör säkrare grund än kommunens bedömning men det innebär likväl att trafikbelastningen på väg 261 blir besvärande hög år 2035.
14. Sedan Vägverket tagit del av samtliga inkomna synpunkter på beredningsunderlaget har ett avtal tecknats som reglerar hur kommunens villkor kan tillgodoses. Avtalet återfinns under flik 14 i bifogad pärm ”E4 Förbifart Stockholm, regeringens kompletteringsbegäran”.

Av kommunstyrelsens sammanträdesprotokoll framgår att miljöpartiet inkommit med skriftlig reservation samt att Centerpartiet lämnat skriftligt särskilt yttrande.

### **Haninge kommun**

Det är mycket positivt att konstatera att bygget av Citytunneln genom Stockholm nyligen påbörjats. Tunneln skapar när den är färdig förutsättningar för en utökad och attraktivare spårburen kollektivtrafik genom Stockholm och kommer då bidra till en ökad andel kollektivtrafikresenärer. Vi hoppas att detta leder till att Förbifart Stockholm verkligen blir den avlastning för kvarvarande vägtrafik den är planerad att bli. Det är uppenbart så att Förbifart Stockholm bidrar till en bättre tillgänglighet i Stockholmsregionen och att en sådan tillgänglighetsförbättring är välkommen.

### **Huddinge kommun**

Huddinge kommun anser att Vägverkets motiv för val av Förbifart Stockholm är väl avvägda. Den samhällsekonomiska kalkylen fångar inte upp ett flertal positiva effekter. Vägverkets beskrivningar av påverkan inom Huddinge kommun delas i allt väsentligt av kommunen som också bidrar med förslag till kompletteringar till beskrivningen.

Kommunen förutsätter att Vägverket i det fortsatta arbetet kommer att studera hur barriärverkan av E4 kan minskas och hur miljökonsekvenserna kring trafikkorridoren kan minimeras.

#### *Vägverkets kommentar:*

Kommunen bereds möjlighet att fortsatt följa arbetet med arbetsplanen där dessa frågor kommer att behandlas.

### **Järfälla kommun**

Järfälla kommun hävdar nu, liksom i tidigare yttrande inför tillåtlighetsprövningen och i samråd av utredningen om effektivare Nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet, att Förbifart Stockholm är det bästa alternativet för Järfälla kommun och för regionen som helhet. Det är mycket angeläget att förutsättningar skapas för ett genomförande av Förbifart Stockholm i en nära framtid.

### **Kommunförbundet**

Arbetet med RUFSS 2010 för att klara kraven på en reducering av växthusgasutsläppen utan att äventyra tillgängligheten handlar, förutom antaganden om att åtgärder vidtas för att påskynda en teknikutveckling på fordons- och drivmedelssidan, om att minska trängseln i vägnätet. Detta genom dels styråtgärder för att dämpa biltrafiken i

kombination med ökat kollektivtrafikutbud, dels strukturåtgärder för att omfördela trafik och skapa delvis nya resmönster. Byggandet av Förbifart Stockholm är en viktig förutsättning i detta förändringsarbete.

Med en befolkningstillväxt enligt de bedömningar som gjorts i arbetet med en ny regional utvecklingsplan kommer trafikarbetet över Saltsjö – Mälarsnittet att behöva öka. En avgiftsbeläggning av Essingeleden och en utbyggnad av en västlig förbifart ger sammantaget en utveckling som leder mot de regionala utvecklingsmålen.

### **Landstinget Södermanland**

Avstår från att yttra sig

### **Länsstyrelsen Stockholms län**

Länsstyrelsen i Stockholms län lämnar följande synpunkter på kompletteringsuppgifterna:

”Vid en samlad bedömning finner Länsstyrelsen att regeringen bör ge tillåtlighet till Förbifart Stockholm så som den redovisats i förslaget från Vägverket Region Stockholm och med i detta yttrande redovisade förutsättningar och villkor. Länsstyrelsen bedömer att det är svårt att undvika att en påtaglig skada på riksintresset kulturmiljö uppstår med alternativ Förbifart Stockholm. I Länsstyrelsens samlade bedömning beaktas emellertid även riksintresset nord-sydligförbindelse samt att samtliga berörda kommuner förordar Förbifart Stockholm. Vid en vägning mellan riksintressen ska företräde ges åt det ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning (3 kap. 10 § miljöbalken). Länsstyrelsen anser att en nord-sydlig vägförbindelse är nödvändig för att främja en sådan långsiktig hushållning i Stor-Stockholm. Riksintresset nord-sydligförbindelse kan därmed, som Länsstyrelsen bedömer det, bäst tillgodoses med Förbifart Stockholm.”

Länsstyrelsen anser att beslutsunderlaget är tillräckligt för att ta ställning till tillåtligheten enligt 17 kap. miljöbalken och att inga ytterligare utredningar och kompletteringar behöver göras i detta skede.

Länsstyrelsen begär också ersättningsmedel hos regeringen för det prövnings- och tillsynsarbete som Länsstyrelsen skall genomföra eftersom projekt Förbifart Stockholm kräver extraordinärt stora insatser.

Länsstyrelsen förutsätter att:

- Regeringen ger Länsstyrelsen i uppdrag att inrätta ett natur och/eller kulturresevat för Lovö/Lindö
- Att projekteringen av leden på Lovö-Lindö genomförs i nära samverkan med Länsstyrelsen inom området som är av riksintresse

- Regeringen bifaller riksantikvarieämbetets begäran om att skydda Drottningholms kungsgård som värdefull fastighet enligt förordningen om statliga byggnadsminnen
- Regeringen anmodar Vägverket att utforma anläggningarna ovan jord på Lovön så att den negativa inverkan på kulturlandskapet minimeras
- Vägverket upprättar ett program för byggskedet som särskilt behandlar natur- och kulturmiljön, verksamhetens utsläpp av föroreningar till luft samt störningar för boende.
- Vägverket upprättar en plan för omhändertagande av bergmassorna
- Tunnlarna dimensioneras för självutrymning
- Vägverket i det fortsatta arbetet ger luftkvalitetsfrågorna en hög prioritet.

*Länsstyrelsens synpunkter uppdelade per fråga:*

1. Länsstyrelsen konstaterar att en ny korridorkarta har tagits fram som anpassar sig till aktuellt förslag. Länsstyrelsen noterar att eventuella åtgärder i det kommunala vägnätet inte inryms i korridoren. Länsstyrelsen har inget att invända mot den korridor som nu redovisas.
2. Vägverket har i kompletteringsmaterialet utvecklat den urvalsprocess som motiverar att Kombinationsalternativet och Diagonal Ulvsunda har valts bort. Länsstyrelsen anser att de tillförda kompletteringarna är klargörande. Länsstyrelsen har i tidigare yttrande bedömt redovisningen tillräcklig och kompletteringarna förändrar inte detta ställningstagande.
3. Länsstyrelsen anser att en bergtunnelförläggning av vägen i alla miljöavseenden är att föredra framför ett broalternativ. En tunnelförläggning vid Lambarfjärden innebär att någon påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljön på Lovö-Lindö inte föreligger i denna del av Lovön. Länsstyrelsen påpekar att bergtäckningen vid passagen av Lambarfjärden borde ökas och anmodar Vägverket att redovisa vilken påverkan en sänkning av profilen skulle innebära för vägens lutning. Länsstyrelsen vill också att Vägverket redovisar hur ett sänktunnelalternativ är genomförbart om en bergförläggning ej är genomförbar. Länsstyrelsen konstaterar att frågan om bergtäckning skall hanteras i det fortsatta planeringsarbetet och påverkar inte frågan om tillåtlighet.
4. Utav de fem trafikplatsalternativen på Lovö-Lindö som Vägverket presenterat anser Länsstyrelsen att alternativ 1 är lämpligast men att även alternativ 2,3 och 4 är möjliga att ge tillstånd till. Alternativ fem är inte acceptabel ur trafiksynpunkt då kollektivtrafiken får en undermålig lösning liksom

möjligheten att lösa trafikbehovet österifrån till Förbifarten. Länsstyrelsen har i beredningsremissen för tillåtligheten godtagit tidigare förslag till trafikplats på Lovön med motiveringen att det på lämpligaste sätt, sammantaget, främjade en långsiktig hushållning av mark och vatten även om detta alternativ innebar en påtaglig skada på kulturmiljöintresset. Oberoende av vilket alternativ till trafikplats som regeringen väljer anser Länsstyrelsen att det är angeläget att utforma avfarterna från Förbifarten till Ekerövägen på sådant sätt att den påtagliga skadan på riksintresset minimeras. Länsstyrelsen föreslår därför att regeringen i detta särskilda fall ger Länsstyrelsen i uppdrag att för Lovön inrätta natur- och/eller kulturresevat för att på så sätt säkerställa de starka natur- och kulturintressena. Vägverket behöver i den fortsatta planeringsprocessen utförligare redogöra för de olika alternativens påverkan på vattenförhållandena. Detta gäller framförallt den dränering av yt-, mark- och grundvatten som kan förväntas vid schakt och undermarksarbeten. Den vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken som följer av de olika alternativvalen enligt ovan förutsätts senare prövas i Miljödomstolen.

5. Länsstyrelsen delar regeringens uppfattning att frågan om tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken bör prövas så tidigt som möjligt i processen. För att tillståndet ska kunna förenas med relevanta och kostnadseffektiva villkor krävs dock ytterligare preciseringar av projektet innan slutlig prövning kan ske. Länsstyrelsen bedömer utifrån dagens kunskap att tillstånd förenat med villkor bör kunna ges inom den aktuella korridoren när läge och utformning är mer studerat inför fastställande av arbetsplan. Möjlighet finns att ge tillstånd till flera alternativa sträckningar.  
Hansta ligger närmast av de övriga Natura-2000-områden. Detta bedöms ligga utanför potentiellt riskområde. Länsstyrelsen delar Vägverkets bedömning att Natura 2000-områdena, förutom Edeby ekhage, inte kräver tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken.
6. Inom vägkorridoren för Förbifarten samt de intilliggande Natura 2000-områdena har Vägverket redovisat de arter som ingår i rubricerad frågeställning. Vägverket konstaterar att den största påverkan på arters förekomst i området kommer i vägens ytläge. Länsstyrelsen konstaterar att Vägverkets kompletterande material är tillfyllt och visar att varken av art- eller habitatdirektivet utgör hinder mot att ge tillåtlighet.
7. Vägverket har här redovisat bestämmelserna för berörda Naturreservat. Länsstyrelsen har under denna punkt inget ytterligare att tillföra och konstaterar att inget natur- eller kulturresevat utgör hinder mot att ge tillåtlighet.
8. Vägverket har här beskrivit de tre karaktäristiska ekologiska funktionerna som primärt berörs. Därtill har de av Stockholms gröna kilar som berörs av Förbifarten beskrivits. Länsstyrelsen anser

- att hur dessa förhållanden påverkas av Förbifarten har redovisats i tillräcklig omfattning i det nu aktuella planeringsskedet. Inget har framkommit som innebär att tillåtlighet inte kan ges.
9. Länsstyrelsen kan konstatera att ytterligare en trafikprognos framtagits. Länsstyrelsen har inte egen kompetens och med den relativt korta remisstiden inte möjlighet att ha några synpunkter mot den nu framtagna prognosen.
  10. Vid beräkningen av koldioxidutsläpp från 2006 visade ungefär lika stora koldioxidutsläpp med Förbifarten som i nollalternativet. De nya beräkningarna som genomförts tyder på en liten ökning av koldioxidutsläppen men resultatet är fortfarande i samma storleksordning som för nollalternativet. Länsstyrelsen konstaterar med den kompletterande redovisningen som grund att Förbifarten endast marginellt påverkar möjligheterna att nå de uppsatta klimatmålen. För att nå klimatmålen, oavsett Förbifart, krävs andra åtgärder såsom teknisk utveckling, ekonomiska styrmedel med mera vilket bl.a. framgår av Regionplane- och trafikkontorets analys som framtagits i anslutning till framtagandet av en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF). Länsstyrelsen har också i tidigare yttrande framhållit att frågan om hur projektet förhåller sig till samhällets ambition att minska transportsektorns klimatpåverkan är av särskild vikt.
  11. Vägverket bör förtydliga sin redovisning i utredningsmaterialet och korrigera ”halter” till att det är exponeringen som sjunker generellt i länet. Med den redovisade utsläppsberäkningen som grund är det svårt att se att halterna skulle minska generellt i länet. I materialet presenteras hälsoeffekter i tunnelmiljö, svårigheten att välja vilka ämnen som ska mätas och möjligheter som finns att rena luften och att ventileratunnelarna. Länsstyrelsen anser det viktigt att t.ex. vilka ämnen och halter som klaras i tunneln redovisas i den fortsatta planeringsprocessen.
  12. Länsstyrelsen vill återigen poängtera vikten av framförhållning och planering när det gäller omhändertagande och användning av uppkomna massor. Det är viktigt att transportbehovet minimeras så långt det är möjligt och att samordning med andra stora infrastrukturprojekt prioriteras. Det är också viktigt i ett resurshushållningsperspektiv att utsprängt entreprenadberg används utifrån sin inneboende kvalitet som en resurs i länets många byggprojekt. Länsstyrelsen anser generellt att masstransporter till sjöss är att föredra ur ett miljöperspektiv. Länsstyrelsen anser att krav bör ställas på en masshanteringsplan.
  13. Länsstyrelsen har inte egen kompetens att i detta läge med en relativt kort remisstid kunna ha några synpunkter på den nu framtagna samhällsekonomiska kalkylen.
  14. Av Vägverkets sammanställning framgår att en dialog med bl.a. Ekerö kommun pågår. Enligt Länsstyrelsens uppfattning saknar frågan om behovet av att förbättra framkomligheten på Ekerövägen (punkterna 1-3 och 5 i Ekerö kommuns yttrande) formellt koppling till frågan om tillåtlighet för Förbifarten. Detta gäller även behovet av att bredda Lindötunneln, såvida detta inte krävs för att klara framkomligheten på trafikplatsen på Lovön som i trafikplatsalternativ 2, 3, 4 och 5.

15. Yttrandena från dessa myndigheter har inte skickats med i beredningsutskicket. Länsstyrelsen kan därför inte kommentera dessa.

*Vägverkets kommentar:*

Vägverket delar Länsstyrelsens uppfattning att det material som nu föreligger är tillfyllest för att regeringen skall kunna ge tillåtlighet för Förbifart Stockholm. Vägverket stödjer Länsstyrelsens förslag om att inrätta kultur/naturreservat på Lovö/Lindö, skydda Drottningholm som värdefull fastighet enligt förordningen om statliga byggnadsminnen, genomföra projekteringen i nära samverkan med Länsstyrelsen, upprätta en masshanteringsplan, möjliggöra självutrymning och prioritera luftkvaliteten i det fortsatta arbetet.

Några punktvisa kommentarer:

- 3 Bergtäckningen vid tunnelförläggning i Lambarsundet kommer att bevakas i det fortsatta projekteringsarbetet. Vägverket har i sitt utredningsarbete med en tunnelpassage under Lambarfjärden översiktligt diskuterat konsekvenserna av en sänktunnelförläggning och konstaterat att det är avsevärt dyrare och medför omfattande störningar och miljökonsekvenser för omgivningen vid genomförandet. Om det skulle visa sig att en bergtunnelförläggning mot förmodan inte skulle vara möjlig får en fördjupad utredning göras då.
5. Vägverket stödjer Länsstyrelsens uppfattning att det är effektivare att Länsstyrelsen avger sitt tillstånd enl 7 kap 28 § miljöbalken för Edeby Ekhage när detaljerna kring utformningen är klarlagd.
- 11 Vägverket korrigerar underlagsmaterialet i enlighet med Länsstyrelsens yttrande.
- 14 Vägverket har upprättat ett avtal med Ekerö kommun som tillvaratar de krav som Ekerö ställt

**Länsstyrelsen Uppsala län**

Avstår från att yttra sig.

**Länsstyrelsen Västmanlands län**

Avstår från att yttra sig.

**Mälardalsrådet**

Avstår från att yttra sig.

**Nacka kommun**

Nacka kommun har inga synpunkter på Vägverkets komplettering, men vill understryka att det är mycket angeläget att projekt Förbifart Stockholm genomförs som planerat. Det minskar trafikbelastningen över Saltsjö-Mälarsnittet i Stockholm, det vägnät som är beläget närmast Nacka och som Nacka är beroende av.

### **Norrtälje Miljöpartiet de Gröna**

Möjligheterna till förflyttning med fossilbränsle drivna fordon kommer att minska men möjligheterna till förflyttning med eldrivna fordon kommer att öka men antalet elfordon blir begränsat.

Den enda framkomliga vägen till ett bra transportssystem i framtiden med hänsyn tagen till alltmer begränsad tillgång på billig olja, klimatpåverkan, jämställdhet m-m. är bl a mycket förbättrad kollektivtrafik, effektivare trängselavgifter, fler och bättre cykelbanor, fler bussfiler, fler spårförbindelser, nya trafikslag (som t ex spårbilar), kort sagt ett alternativ som inte tagits fram.

#### *Vägverkets kommentar:*

Som en del av utredningsarbetet i vägutredningen har Vägverket analyserat effekterna av en kraftigt utbyggd kollektivtrafik kombinerat med avgifter för vägtrafiken. Ett sådant alternativ räcker inte till och löser inte kapacitetsbehovet och sårbarheten i vägsystemet över Saltsjö Mälarsnittet.

Man skall vara medveten om att det finns stora osäkerheter i planeringen av fordons- och bränsleutvecklingen fram till 2020. Förbifart Stockholm har använt samma modeller som hela landets åtgärdsplanering vilken genomförs samlat för alla trafikverken och SIKÅ. Dessa modeller innefattar teknisk utveckling och ekonomiska styrmedel som dämpar trafikutvecklingen. Osäkerheterna i den tekniska utvecklingen påverkar trafikvolymerna i begränsad omfattning. Osäkerheterna till följd av den tekniska utvecklingen förändrar inte Vägverkets ståndpunkt att Förbifart Stockholm behövs.

### **Nynäshamn kommun**

Kommunen har i olika sammanhang framfört vikten av förbättrade förbindelser mellan regionhalvorna. Södertörnsborna och dess näringsliv behöver bättre förbindelser med arbetsmarknaden i norra regiondelen och vice versa.

Södertörnsleden kommer att knyta ihop Södertörn, men det behövs också en snabb och funktionell koppling till förbindelsen mellan regionhalvorna. Inte minst för transporter till/från kommande hamn i Norvik. Förbifart Stockholm stärker Södertörnsledens attraktivitet som huvudled mellan väg 73 och E4/E20.

### **Regionförbundet i Uppsala**

Avstår från att yttra sig

### **Regionförbundet Södermanland**

Avstår från att yttra sig

### **Regionplane- och trafiknämnden**

Den översyn och komplettering Vägverket gjort med anledning av miljödepartementets begäran stärker enligt kontorets mening såväl motiven för som möjligheterna till



anläggandet av en ny västlig förbindelse och då i en sträckning i enlighet med alternativ Förbifart Stockholm.

Regionplane- och trafiknämnden säger också att Förbifart Stockholm är det enda alternativ som uppfyller samtliga projektmål. Med de fysiska förändringar Vägverket föreslår i form av tunnel under Lambarfjärden i stället för bro samt modifiering av Förbifartens anslutning till väg 261 på södra Lovön minskar miljöpåfrestningarna jämfört med tidigare förslag.

En effekt av trängselskatten är att mängden fordonsrörelser på Essingeleden ökat. Om Förbifart Stockholm byggs och avgifter införs på Essingeleden beräknas något fler bilister välja Förbifarten än Essingeleden. Belastningen på Essingeleden beräknas minska med ca 20 procent jämfört med i dag.

Den utmaning som nu hanteras i den regionala utvecklingsplaneringen är att finna åtgärder för att klara kraven på en reducering av växthusgasutsläppen utan att äventyra tillgängligheten. Det handlar då om att skapa nya effektivare resmönster genom strukturåtgärder i kombination med styråtgärder för att dämpa och omfördela trafik. Förbifarten är en viktig förutsättning i ett sådant förändringsarbete.

De samhällsekonomiska analyserna indikerar en positiv nettonuvärdeskvot på 0,3.

*Vägverkets kommentar:*

RTN:s yttrande stämmer i allt väsentligt med Vägverkets uppfattning.

#### **Sigtuna kommun**

Avstår från att yttra sig

#### **Sollentuna kommun**

Avstår från att yttra sig

#### **Solna stad**

Vägutredningen Effektivare nord-sydliga förbindelser har tidigare behandlats av kommunstyrelsen åren 2005 och 2007. Solna stad har påpekat att det är av yttersta vikt att en ny förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet kommer till stånd. De av Vägverket framtagna kompletteringarna tillstyrks och stärker kommunens ställningstagande att Förbifart Stockholm snarast bör komma till utförande.

## Stockholm stad

Staden anför ett flertal skäl som motiverar utbyggnad av infrastrukturen och konstaterar att det nu redovisade materialet stödjer stadens tidigare redovisade uppfattning att Förbifart Stockholm bäst tillgodoser behovet av en ny nord-sydlig vägförbindelse i stockholmsområdet.

Stadens synpunkter refereras i övrigt för respektive kompletteringsuppgifter.

1. Positivt att korridorbredden på flera håll kunnat krympas då det underlättar planeringen för nya bostäder och annan markanvändning.  
Vägverket anför att ”Eventuella åtgärder på det kommunala vägnätet ingår inte i projektet och inryms därför inte i korridoren”. Det bör framgå att detta endast omfattar sådana åtgärder som inte föranleds av förbifartens utbyggnad.  
Vid Bergslagsvägen mellan Vällingby och Vinsta synes korridoren väl snävt tilltagen.  
Konsekvensåtgärder för att klara kapacitet och utformning vid Bergslagsvägen och Skattegårdsvägen kan ta ett större utrymme.  
Vägverket har besvarat frågan.
2. Staden har i tidigare remissvar utvecklat motiven för varför Förbifart Stockholm bör förordas framför de andra huvudalternativen Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet. Det nu redovisade underlaget ger inte staden anledning att ändra uppfattning.  
Vägverket har besvarat frågan.
3. Vägverkets nya förslag att ersätta bron över Lambarfjärden med en tunnel innebär att intrång i Grimsta naturreservat undviks och bidrar därmed till att ytterligare stärka stadens förordande av förbifarten.  
Vägverket har i tillräcklig utsträckning besvarat frågan
4. Staden avstår från att lämna synpunkter.
5. Redovisningen är tillräcklig när det gäller Hansta, Judarskogen och Kyrksjölöten. Staden liksom Vägverket anser att tillstånd enligt miljöbalken inte behöver sökas.
6. Vägverket har i tillräcklig utsträckning besvarat frågan.
7. Staden har tidigare tagit ställning till avvägningen mellan natur- och kulturvärden och behovet av framkomlighet och tillgänglighet i regionen i samband med inrättandet av reservat samt beslut om byggandet av E 18.  
För natur- och kulturresevatnen bör i det fortsatta arbetet påverkande faktorer redovisas, samt en plan upprättas för att begränsa skadeverkningarna.  
Stor omsorg måste läggas vid utformningen av trafikplats Hjulsta med hänsyn till dess läge både på Järvafältet och intill stadsdelen Tensta.  
Det är från rättsliga utgångspunkter av central betydelse att arbetsplanen utformas uttömmande när det gäller de arbeten som ska genomföras inom reservatets gränser.

Vägverket har i tillräcklig utsträckning besvarat frågorna 7 och 8. Angeläget att framförda synpunkter hanteras i den fortsatta processen.

8. Se kompletteringspunkt 7 som staden kommenterat gemensamt.
  
9. De nya högre trafiksiffrorna ger anledning att i den fortsatta processen närmare studera ledens och trafikplatsernas kapacitet.  
Staden betonar att utformningen av framtida trängselskatter behandlas i särskild ordning.  
Staden utgår ifrån att Vägverket också kommer att genomföra fördjupade analyser kring hur lokaltrafiken påverkas kring Förbifartens trafikplatser.  
Även med avancerad trafikstyrning är sannolikheten stor för att det kommer att uppstå kösituationer emellanåt på Förbifart Stockholm. Det är allvarligt med stillastående trafik i tunnlar i de fall de inte anpassats för detta förhållande och staden utgår från att Förbifart Stockholm ska förses med moderna säkerhetssystem.  
Vägverket har i tillräcklig utsträckning besvarat frågan. Angeläget att framförda synpunkter hanteras i den fortsatta processen.
  
10. Analysen av växthusgaser bör förtydligas och några förslag ges på hur detta kan ske.  
Vägverkets analys av hur mycket koldioxid som släpps ut genom trafik är svår att följa. Inga åtgärder redovisas för de utsläppsökningar som redovisas.  
Vägverket har i tillräcklig utsträckning besvarat frågan. Angeläget att framförda synpunkter hanteras i den fortsatta processen.
  
11. Staden har inga synpunkter på hur analyserna har gjorts när det gäller emissiner av PM 10 och NOx, men beroende på hur ”rätt” man träffat med trafikprognoserna så kan emissionerna ändras. Att som idag stänga tunneln vid köbildning har en mycket negativ miljöpåverkan. Att inte stänga tunneln vid köbildning och samtidigt ge möjlighet till utrymning innan kritiska förhållanden uppstår, förutsätter installation av brandsläckningssystem. Anläggningen bör också utrustas med varningsskyltar vid dålig luftkvalitet i tunnelsystemet.  
Vägverket har i tillräcklig utsträckning besvarat frågan. Angeläget att framförda synpunkter hanteras i den fortsatta processen.
  
12. Det är väsentligt att hanteringen av schaktmassor på Ekerö sker via sjötransporter för att minimera miljö och trafikpåverkan under byggtiden.  
Under vissa förutsättningar är arbetstunneln vid Sätra varv positiv. Den tillhörande provisoriska hamnen bör vara färdig när arbetstunneln påbörjas så att transporter genom Sätra naturreservat kan undvikas.  
Vägverket har i tillräcklig utsträckning besvarat frågan.

13. Den samhällsekonomiska beräkningen har endast kunnat bedömas översiktligt men det är viktigt att för framtiden utveckla modellen så att fler av de effekter som saknas idag kan inrymmas. Särskilt viktigt är att kunna värdera minskad risk och sårbarhet. Vägverket har i tillräcklig utsträckning besvarat frågan.
14. Staden avstår från att lämna synpunkter.

Reservationer lämnade av Miljöpartiet och Vänsterpartiet. Socialdemokraterna hänvisade till särskilt yttrande. Centerpartiet hänvisade till ersättaryttrande.

*Vägverkets kommentarer:*

Punktvisa kommentarer:

Staden lämnar ett omfattande yttrande med många synpunkter som är värdefulla för det fortsatta arbetet.

1. Korridoren inrymmer åtgärder som krävs för att bygga Förbifart Stockholm. Åtgärder kommer att krävas på det kommunala vägnätet både inom korridoren och utanför för att hela trafiksystemet ska fungera väl. Staden svarar för planering och genomförande av eventuella åtgärder på det kommunala vägnätet utanför korridoren. Vägverket anser att Förbifart Stockholm ryms inom den redovisade korridoren.
7. Vägverket har samma uppfattning som staden om natur- och kulturvärdena och avser att i det fortsatta arbetet samarbeta med kommunen för att på rimligt sätt värna om dessa.
9. För dimensionering av ramper och rampanslutningar kommer Vägverket att genomföra kapacitetsstudier som inkluderar trafikplatsernas närområden. Vägverket följer och deltar löpande i utvecklingen av säkerheten i tunnlar. Erfarenheterna från Södra och Norra länken liksom från andra tunnelprojekt kommer också att tas tillvara. Även om Förbifart Stockholm planeras för flytande trafik kommer frågan om stillastående köer att avhandlas i det kommande arbetet. Vägverket har redan enligt Länsstyrelsens förslag etablerat en bred samarbetsgrupp för säkerhetsfrågorna. Sammantaget är avsikten att utrusta Förbifart Stockholm med ett effektivt och modernt säkerhetssystem.
10. Vägverket avser att i det fortsatta arbetet fördjupa redovisningen enligt Länsstyrelsens önskemål.

11. Beträffande köbildning i tunnlarna, se kompletteringsuppgift 9.  
Vägverket menar också att förvarning om låg luftkvalitet kan vara en lämplig åtgärd.
12. Vägverket föreslår arbetstunnlar för att begränsa byggtiden och sjötransporter just för att kunna minimera vägtransporterna under byggtiden. Då marken vid Sättra varv ägs av Stockholms stad och förvaltas av fritidsförvaltningen utgår Vägverket ifrån att verket i samarbete med staden kan möjliggöra den tillfälliga hamnen vid Sättra varv.
13. Vägverket deltar i utvecklingen av modellerna för samhällsekonomiska beräkningar. Redovisningen i beredningsunderlaget baser på dagens kunskapsläge.

#### **Sundbyberg stad**

Sundbybergs stad förordar sedan tidigare att Förbifart Stockholm genomförs. För att uppnå full effekt anser staden att Essingeleden behöver avgiftsbeläggas, åtgärder vidtas för att eliminera flaskhalsarna i befintligt regionalt vägnät och nödvändig utbyggnad av kollektivtrafiken genomförs. Staden konstaterar att det kompletterade underlaget på intet sätt motsäger stadens tidigare argumentering. Staden anser att förbättringsåtgärder ska vidtas i form av nyskapade våtmarksområden (vid Igelbäcken). Staden erinrar om upprätthållande och förbättringar av Igelbäckens vattentillförsel och vattenkvalitet är angeläget.

#### *Vägverkets kommentar:*

Frågan om att anlägga nya våtmarksområden vid Igelbäcken hanteras inom projektet utbyggnad av väg E18 Kista-Hjulsta. Även inom projektet Förbifart Stockholm kommer Vägverket att värna om miljön vid Igelbäcken.

#### **Södertälje kommun**

Avstår från att yttra sig.

#### **Vallentuna kommun**

Avstår från att yttra sig.

#### **Österåkers kommun**

Avstår från att yttra sig.

## Näringsliv och kommunala bolag

### **Brandkåren Attunda**

Synpunkterna refereras för respektive kompletteringsuppgift.

2. Brandkåren Attunda förordar Förbifart Stockholm och anser att Diagonal Ulvsunda är sämre från risksynpunkt.
3. Generellt medför Förbifart Stockholm långa insatstider vilket kräver system, t ex sprinkler för att hålla brand på insatsmöjlig nivå. Tunnel under Lambarfjärden bör utredas noggrannare ur säkerhetsperspektiv
4. Endast trafikplatsalternativ 1 på Lovön upprätthåller säkerhetskonceptet.
9. Brandkåren Attunda vill se förslag till trafikstyrningssystem som förhindrar köer och säkerställer räddningstjänstens framkomlighet och förutsätter att insikter från Scenariospel-Kö i tunnlar beaktas.
11. Brandkåren Attunda vill också att hälsoriskerna på grund av köbildning i tunneln utreds ytterligare. Köbildning medför också ökad risk för brandspridning mellan fordon. Detta kan leda till större bränder som räddningstjänsten inte har möjlighet att släcka. Alternativa släcksystem förordas.
12. Brandkåren Attunda förutsätter att brandsäkerhet och risken för olyckor under byggtiden säkerställs för såväl byggarbetare och tredje man.
13. Brandkåren Attunda förespråkar att stillestånd på grund av brand eller dåliga miljövärden skall in i kostnads/nytta analyserna

### *Vägverkets kommentarer*

2. Riskfrågorna kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet. Vägverket har redan enligt Länsstyrelsens förslag etablerat en bred samarbetsgrupp för säkerhetsfrågorna. Sammantaget är avsikten att utrusta Förbifart Stockholm med ett effektivt och modernt säkerhetssystem.
3. Se kompletteringsuppgift 2.
4. Vägverket förordar alternativ 1.
9. Se kompletteringsuppgift 2.
11. Luftkvaliteten och hälsoriskerna kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet.
12. Vägverket har ingen annan uppfattning.

13. Redovisningen i beredningsunderlaget baseras på dagens kunskapsläge. I den samhällsekonomiska kalkylen ingår inte stillestånd på grund av brand eller på grund av avstängning av tunnel av miljöskäl. Det finns idag inga vedertagna metoder att värdera denna typ av samhällskostnader i den samhällsekonomiska kalkylen. Kostnaderna för en hög tillgänglighet beaktas dock i projekteringen och i de kostnads- och konsekvensanalyser som görs vid val av system och material.

### **Norrvatten**

Norrvatten har tre huvudvattenledningar i korridoren. Arbeten som berör dessa kräver avtal och godkännande av bygghandlingar

#### *Vägverkets kommentar:*

Vägverket kommer att kontakta Norrvatten för samordning av de i yttrandet beskrivna arbetena. Detta är dock inte en fråga för regeringens tillåtlighetsprövning.

### **SL, AB Storstockholms Lokaltrafik**

SL förutsätter att Vägverket i det fortsatta arbetet redovisar de trafikavsnitt som riskerar få brister i framkomligheten och därefter föreslår lämpliga åtgärder för att minimera störningar i busstrafiken. SL förutsätter även att Vägverket undersöker möjlighetens att släppa fram busstrafiken vid de tillfällen man tvingas stänga av leden helt för biltrafiken. SL förutsätter dessutom att de spårvägs- och tunnelbaneförslag som berör leden beaktas i planeringen av leden.

Synpunkter på uppgifterna 4 och 14:

4. Av de olika trafikplatsalternativen, förordar SL Lovöalternativen eftersom dessa möjliggör busstrafik från norr till söder med bytespunkt vid trafikplatsen. De andra trafikplatsalternativen bedömer SL som oacceptabla ur kollektivtrafiksynpunkt. SL förutsätter att det planeras för en väl fungerande bytespunkt/omstigningshallplats.
14. För SLs del är det av största vikt att bibehålla och förstärka kollektivtrafikens framkomlighet på väg 261. Ekerö kommun önskar förstärka kapaciteten på sträckan mellan Brommaplan-Tappström. Ett körfält i vardera riktningen skulle då reserveras för kollektivtrafik i rusningstid. Angeläget att Vägverket jobbar vidare med trimningsåtgärder på väg 261 för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafik på kort sikt.

#### *Vägverkets kommentar:*

I den fortsatta planeringen sker en löpande dialog med SL för att på bästa sätt utforma leden även för busstrafik. Åtgärder för att minimera störningar i busstrafiken studeras i den fortsatta planeringen och projekteringen.

### **Stockholms handelskammare**

Stockholms handelskammare delar Vägverkets bedömning av de olika alternativen i vägutredningen. Vidare stödjer man Vägverkets nya förslag på tunnel under Lambarfjärden. Man bifogar också uttalande från lokalkommittén för Ekerö-Västerort som menar att endast alternativ 1 och 3 för Lovö trafikplats ger en acceptabel lösning. Kommittén understryker också vikten av att väg 261 får fyra körfält mellan Ekerö Centrum och Nockeby. Kommittén delar inte prognosens bedömning att Förbifart Stockholm kommer att avlasta Ekerövägen öster om trafikplats Lovön.

Vidare menar handelskammaren att det är uppenbart att Förbifart Stockholm behövs redan med dagens trafiksituation. Den samhällsekonomiska kalkylen undervärderar nyttan av Förbifart Stockholm genom att flera kalkylvärden satts för konservativt.

#### *Vägverkets kommentar:*

Vägsprojektets lönsamhet beräknas inom ramen för åtgärdsplaneringen. Förutsättningar och beräkningar följer den modell som SIKa och infrastrukturverken kommit överens om. För några ingående faktorer kommer känslighetsanalyser att göras. Andra faktorer som ligger utanför modellen kan påverka lönsamheten både uppåt och nedåt. Sammantaget gör Vägverket bedömningen att projektet med stor sannolikhet är samhällsekonomiskt lönsamt. Att Ekerövägen kommer att avlastas när Ekerö får två nya tillfarter över Mälaren är otvivelaktigt men den kvarvarande trafiken blir ändå betydande. Storleken på avlastningen beror på utformningen av trafikplats Lovö och av avgiftssystemet.

### **Stockholm Vatten AB, SVAB**

Stockholm Vatten redogör i sitt yttrande för var deras huvudledningar berörs av förordad korridor. Hänsyn måste tas till alla befintliga VAD-system och då speciellt huvudsystemet. Det är önskvärt att förordad korridors vattendelare redovisas för de ytförlagda delarna, bland annat för att veta hur Bällstaån och Igelbäcken påverkas av trafikplats Hjulsta. SVAB påtalar att det spolvatten som genereras i tunneldelarna måste renas innan det avleds. SVAB påpekar även att Igelbäcken inte är lämplig recipient för renat dagvatten. SVAB informerar om att under delar av året är dammluckorna mellan Mälaren och Saltsjön helt stängda. Under dessa perioder ökar risken för att föroreningar från vägkorridoren ska nå råvattenintagen till vattenverken. Åtgärder för att minska risken för att föroreningar tillförs Mälaren under både byggnation och driftskede av förordad vägkorridor måste utföras. Kontinuerlig kontakt med Stockholm Vatten behövs i det fortsatta arbetet.



*Vägverkets kommentar:*

Vägverket kommer att kontakta Stockholm Vatten för samordning av de i yttrandet beskrivna arbetena. Detta är dock inte en fråga för regeringens tillåtlighetsprövning.

**Svenska kraftnät**

Den föreslagna vägkorridoren berör sträckningen för en 220 kV kabel mellan Hägerstalund och Beckomberga som kommer att byggas ut under år 2010. Den Södra delen av vägkorridoren påverkar eventuellt en befintlig 220 kV kraftledning med sträckningen Skanstull-Bredäng. Möjligheterna att utnyttja den planerade trafikleden för elförsörjnings beredskapstransporter bör utredas i samband med den kommande projekteringen av vägen

*Vägverkets kommentar:*

Vägverket kommer att kontakta Svenska Kraftnät för samordning av de i yttrandet beskrivna arbetena. Detta är dock inte en fråga för Regeringens tillåtlighetsprövning

**Södertörns brandförsvarsförbund**

Även efter utredningar om människors beteende i tunnlar och erfarenheter från andra tunnelprojekt finns liten kunskap om hur människor reagerar i längre tunnlar. I svar på fråga 3 ställs alternativet med bro mot alternativet med tunnel på sträckan Lambarfjärden. Slutsatsen dras att ”det är säkrare att köra i tunnel än på bro”. Södertörns brandförsvarsförbund anser att underlaget för denna slutsats inte är tillräckligt. Vi förutsätter att säkerhetsnivån i tunneln blir hög. Den ska byggas på bästa möjliga teknik där man utgår från behovet i ett långsiktigt perspektiv. Vi förutsätter att man drar lärdomar från befintliga lösningar samt utvecklar och optimerar de koncept som finns idag.

*Vägverkets kommentar:*

Riskfrågorna kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet. Vägverket har redan enligt Länsstyrelsens förslag etablerat en bred samarbetsgrupp för säkerhetsfrågorna. Sammantaget är avsikten att utarbeta och utrusta Förbifart Stockholm med ett effektivt och modernt säkerhetssystem.

**Vinsta företagsgrupp**

Är positiva till det nya förslaget till av- och påfarter i Vinsta. Är dock bekymrade för störningar under byggtiden och vill vara en samtalspartner för Vägverket angående dessa frågor.

Vill också ha möjlighet att påverka placeringen av eventuellt avgastorn i området.  
Är positiva till tunnel under Lambarfjärden.  
Framhåller slutligen hur viktig Förbifart Stockholm är för det lokala näringslivet.

*Vägverkets kommentar:*

Vägverket fortsätter gärna den pågående dialogen med Vinsta företagsgrupp.

### **Intresseorganisationer och föreningar**

#### **Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG**

Arbetsgruppens synpunkter refereras för respektive kompletteringsuppgift.

1. Varhelst leden går i ytläge påverkar den känsliga miljön. ARG välkomnar att en bro över Lambarfjärden ersatts med tunnel, men är fortsatt negativ till Förbifart Stockholm som helhet.
2. Förbifart Stockholm leder till större skada än Diagonal Ulvsunda. ARG menar att trafiknyttan med Diagonal Ulvsunda är större, men att alternativet trots det är olämpligt på grund av negativa klimateffekter. ARG förordar istället Kombinationsalternativet.
3. Påpekar att även om en tunnel under Lambarfjärden är att föredra finns risker för misslyckande med tunnelbygget som leder till stor ytpåverkan. Huvudproblemet med en tunnel är försämrad luftkvalitet i Grimstaskogen på grund av utsläpp av avgaser från ventilationstorn samt byggfasen som innebär störningar i form av buller, försämrad luft- och vattenkvalitet samt störande synintryck.
4. Menar att trafikplatser på Lovön påverkar naturlandskapet mycket negativt och befäras leda till oönskad exploatering och kraftigt ökande trafikmängder på övrigt vägnät.
5. Har inte kunskap om samtliga naturområden längs Förbifart Stockholm men inser att Edeby ekhage och Hansta skulle påverkas allvarligt och negativt av Förbifart Stockholm.
6. Lyfter fram Grimstaskogens artrikedom med en mångfald mer eller mindre ovanliga växter och djur. Frågar sig hur arbetstunnel på norra Lovön kommer att påverka häckande fåglar.

7. Påminner om Grimstaskogens betydelse med tanke på omgivande bebyggelsestruktur och den stora befolkningmängden i bostadsområden i närheten. För närvarande bor ca 80 000 människor i reservatets direkta närhet. Relevant är även den skrivelse som överlämnades till miljödepartementet tillsammans med namninsamling påskrivna av 12 201 personer. ARG har inte tillräckliga kunskaper om övriga natur- och kulturresevat längs Förbifart Stockholm för att kunna ge svar på frågan men påpekar att Hjulsta fornkulle kommer att skövlas om leden dras fram enligt planerna. Förutsätter att området bevaras eller dokumenteras genom en fullständig arkeologisk utgrävning.

8. Efterlyser noggrannare beskrivning av effekter, tillfälliga och bestående, orsakade av byggfasen samt påverkan på luftkvaliteten på grund av ventilationstorn på Lovön. Önskar försäkran om att ingen anläggning på Grimstasidan är aktuell.

9. ARG har gått igenom trafikprognoserna och pekar på oklarheter. Menar att Förbifart Stockholm ska jämföras med ett alternativ som innebär en rejäl satsning på kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik och med ett väl genomtänkt trängselavgiftssystem istället för ett nollalternativ där ingenting görs. Underkänner att trängselavgifter på Essingeleden inte studeras i ett nollalternativ utan Förbifart Stockholm, menar att det måste finnas tekniska lösningar som gör det möjligt att passera Stockholm utan att betala avgift. Påpekar att markanvändningen är densamma i nollalternativet trots att Vägverket skriver att Förbifart Stockholm påverka markanvändningen. Trafikprognosen visar 10 % mer trafik under maxtimmen än Vägverket anser bör tillåtas ur säkerhets- och effektivitetsskäl. Undrar på vilket vägnät denna trafik skulle återfinnas i en adekvat prognos. Menar att förklaringen till minskad trafik i innerstaden med Förbifart Stockholm beror på att Essingeleden delvis räknas till innerstaden. Ifrågasätter att känslighetsanalysen görs senare. Menar att denna kan få avgörande betydelse för behovet av Förbifart Stockholm. Ifrågasätter varför Vägverket inte räknar med kraftiga ekonomiska styrmedel i sina prognoser för att klimatmålen ska nås. Menar sammanfattningsvis att samtliga märkligheter i trafikprognoserna bidrar till att dessa på ett ickerelevant sätt stödjer nyttan av Förbifart Stockholm.

10. Hänvisar till fråga 9 och kompletterar med att Vägverket bör åläggas att redovisa de luftförsämringar som kommer att drabba områden längs ledens stäckning på grund av ytlägen, tunnelmynningar och ventilationstorn.

11. Ökat bilresande ökar hälsoriskerna såväl i tunnlar som utanför dessa. Biltransporter innebär stor negativ effekt på folkhälsan.

12. Undrar hur byggtiden kommer att påverka ljudnivån, vatten- och luftkvalitet samt möjligheterna att använda Kanaanbadet, påverkan på rekreativmöjligheterna samt påverkan på boendemiljö och arbetsplatser.

13. Ifrågasätter det samhällsekonomiska underlaget. De märkliga förutsättningarna för trafikprognoser och beräkning av klimateffekter bör ha stor och avgörande betydelse för de samhällsekonomiska kalkylerna. Bedömer att Förbifart Stockholm inte ger någon restidsnytta jämfört med alternativ med ökad kollektivtrafik. Skulle en bro över Lambarfjärden bli aktuell måste förlorande natur- och rekreativvärden räknas in i kalkylen. Samtliga störningar och skador, även med en tunnel, bör räknas in.

14. Hänvisar till senast folkomröstningen i Ekerö kommun där 70 % av befolkningen sade nej till Västerleden.

15. Förbifart Stockholm torde för FRA ha en olämplig sträckning både i bro- och tunnelalternativet. Tunnel borde innebära mindre störning än broalternativet såväl efter färdigställande som under byggfasen.

ARG bifogar två tidigare insända skrivelser: a) Svar på bredningsremiss angående Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet, 2007-05-23, och b) Konsekvenser för Grimsta naturreservat på grund av Förbifarts Stockholms motorvägsbro över Lambarfjärden, 2008-09-10. Skrivelserna utvecklar ytterligare ARGs synpunkter på Förbifarts Stockholms miljökonsekvenser.

*Vägverkets kommentar:*

Arbetsgruppens synpunkter kommenteras för respektive kompletteringsuppgift i förekommande fall.

2. Vägverket anser att Kombinationsalternativet är tillräckligt väl utrett i vägutredningen som visar att utbyggd kollektivtrafik och vägavgifter inte räcker utan att ny vägkapacitet behövs. Landstinget genom Region- och trafikplanekontoret bekräftar denna slutsats inom ramen för den nya Regionplanen RUF 2010. Vägverket menar att transportbehoven endast kan tillgodoses med en kombination av privata och kollektiva resor.
3. Se kompletteringsuppgift 7.

4. Se synpunkter på yttrande från Riksantikvarieämbetet.
5. Vägverket delar Länsstyrelsens bedömning att tillstånd kan ges vid Edeby ekhage samt att Hansta ligger utanför potentiellt riskområde.
7. Stockholms stad har i samband med inrättandet av naturreservaten tagit ställning i avvägningen mellan behovet av att skydda natur- och kulturvärden och tillgängligheten i regionen. I reservatsbestämmelserna finns uttryckligt ett undantag för sådana åtgärder som omfattas av Förbifart Stockholms genomförande. Den fortsatta planeringen och projekteringen kommer att beskriva de arbeten som ska genomföras inom reservatens gränser. Vägverket kommer i den arbetsplan som arbetas fram redovisa dels påverkan på reservaten, dels förslag till åtgärder för att minska de negativa effekterna, liksom åtgärder för att minska de negativa effekterna på boendemiljön.
9. Nollalternativet kan förenklas uttryckas som allting utom Förbifart Stockholm. Eftersom en fri passage ska finnas förbi Stockholm kan Nollalternativet inte innehålla trängselskatt på Essingeleden. Frågan om utformning av framtida trängselavgifter behandlas i särskild ordning. Se för övrigt kommentarer till SIKAs med fleras synpunkter.
12. Den provisoriska hamnen på Lovösidan för sjötransport av bergmassor är den enda kvarvarande störningen i Grimsta och vid Kaananbadet. Vägverket anser att störningarna är försumbara.
14. Vägverket utgår från att Ekerö kommun värderat den gamla folkomröstningen i sitt yttrande.

Flera av övriga synpunkter som lämnats av ARG kommer att studeras i det fortsatta arbetet med arbetsplanen för Förbifart Stockholm. Vägverket ser gärna att de kontakter med ARG som redan inletts får en fortsättning.

### **Bil Sweden**

Bil Sweden ifrågasätter den samhällsekonomiska kalkylen av följande skäl

- Den tekniska utvecklingen för att reducera koldioxidutsläppen går fortare än vad VV antagit
- Koldioxidutsläpp under byggtiden bör inte ingå
- Värdet av koldioxid på 1,50 kr/kg bör vara 0,14 kr/kg.

### *Vägverkets kommentar*

Förutsättningar och beräkningarna av lönsamheten följer den modell som SIKAs och infrastrukturverken kommit överens om.

### **BRF Sjöträdgården**

Föreningen har tidigare motsatt sig Förbifart Stockholm, som man anser strider mot Miljöbalken. Man är fortsatt kritisk till projektet, men är för tunnelalternativet om projektet genomförs. Man konstaterar att med tunnelalternativet ger avsevärt mindre belastning på berörda grönområden, som t.ex. Grimstareservatet.

Man anser dock att några punkter behöver utredas ytterligare, t.ex. hur luftburna föroreningar kommer att spridas i närheten av ”ventilationsskorsten”, liksom hur ventilationsbuller från denna kommer att spridas i de tysta områdena.

#### *Vägverkets kommentar:*

I den fortsatta planeringen och projekteringen kommer kunskapen att fördjupas inom de områden som efterfrågas.

### **Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening**

Föreningen menar att en seriös Strategisk Miljöbedömning, SMB, måste föregå planer av den karaktär och omfattning som det här är fråga om.

Föreningen menar att Vägverket har bibringats en föreställning om att de svenska utsläppen av koldioxid i det närmaste bör halveras till 2050. Föreningen anser att det är ett missförstånd eller en feltolkning. Föreningen menar också att Vägverket väl känner till att nya vägar verkar för att utsläppen ökar. Föreningen menar vidare att när Förbifart Stockholm är byggd är energisituationen annorlunda än idag och biltrafiken har minskat. Med ett sådant framtidsscenario blir projektet överdimensionerat. Föreningen hoppas att kraven på luftkvalitet och säkerhet skärps (i tunnlar). De undrar också om dessa parametrar bestäms först när bygget är påbörjat

#### *Vägverkets kommentar:*

Strategiska miljöbedömningar för regionens utveckling hör närmast hemma i regionplaneringen som utgör Vägverkets grund för regionens framtidsscenario. I gällande Regionala utvecklingsplan för Stockholmsområdet och i arbetet med den kommande benämnd RUFS 2010 ingår Förbifart Stockholm som en väsentlig del i utvecklingen av regionen.

Byggandet av Förbifart Stockholm innebär en ökad trafik på ca 3-4 %. I Stockholm i dagsläget leder den omfattande köbildningen till höga utsläpp per fordonskilometer. När trafiken flyter bättre, vilket Förbifart Stockholm bidrar till, minskar utsläppen per fordonskilometer. Koldioxidutsläppen ökar litet med Förbifart Stockholm jämfört med nollalternativet men är i samma storleksordning med eller utan Förbifarten. Det finns olika uppfattning om framtida scenarion. De trafikprognoser som Vägverket använder

sig av ger en trafikökning, framför allt till följd av att regionen växer, som tydligt visar på ett behov av Förbifart Stockholm.

Kraven på luftkvalitet och säkerhet kommer att definieras och utarbetas i detalj i det fortsatta projekteringsarbetet.

### **Stoppa Förbifarten**

Gruppen Stoppa Förbifarten anser att Vägverkets utredning inte svarar på frågeställningen ”Hur påverkas koldioxidutsläppen av Förbifart Stockholms strukturerande effekt på samhällsplaneringen?” Gruppen anser att utredningen måste kompletteras. Gruppens medlemslista med drygt 500 namn bifogas brevet.

#### *Vägverkets kommentar:*

För att nå klimatmålet krävs åtgärder inom många områden och av många myndigheter. Enskilda projekt kommer mer eller mindre att bidra till klimatmålet. Att underlätta att bygga ut vägnätet ger bara i begränsad utsträckning ett minskat bilresande vilket redovisas i jämförelsen med nollalternativet. Den strukturerande inverkan är liten i jämförelse med effekterna på resande som beror på befolkningstillväxt och ökade inkomster.

De strukturerande effekterna tas också upp av SIKa och kommenteras där av Vägverket under kompletteringsuppgift 9. Vägverket anser att beslutsunderlaget nu är tillräckligt för regeringens prövning av tillåtlighet för Förbifart Stockholm

### **Klimataktion Stockholm**

Utgångspunkter för Vägverkets analyser stämmer inte med regeringens nya mål om en 40 % minskning av koldioxidutsläppen till 2020.

En seriös utredning av Kombinationsalternativet eller liknande alternativ bör göras av objektiv myndighet som underlag för jämförelse med Förbifart Stockholm. Det är den enda möjligheten att få en trafikpolitik i Stockholm som leder till minskade utsläpp. Förbifart Stockholm medför strukturerande effekter på samhällsplaneringen som inte fångas upp av utredningen eftersom det är samma markanvändning i nollalternativet som med Förbifart Stockholm. Förbifart Stockholm ger inte utrymme för tillräcklig kollektivtrafiksatsning och den låser fast regionen i en bilvänlig struktur.

Nollalternativet förutsätter att biltrafiken och utsläppen ska öka vilket är ett felaktigt antagande. Nollalternativet bygger således på felaktiga premisser och fungerar därför inte som jämförelsealternativ. I ett nollalternativ bör man räkna med kraftigt minskad biltrafik och ökad kollektivtrafik.

Prognosen om de ekonomiska styrmedel som krävs för att klimatmålen ska nås är för osäkra för att ligga till grund för ett politiskt beslut.

*Vägverkets kommentar:*

Regeringens överenskommelse om 40 % minskning av utsläppen av klimatgaser kom den 5 februari 2009, det vill säga efter att svaret på kompletteringsuppgift 10 (PM 10) färdigställts och gått ut på remiss. Resonemanget i PM 10 visar olika hypotetiska framtida utsläppsnivåer. Den uppskattning av Förbifart Stockholms del av framtida utsläpp från vägtrafiken i Stockholm län 2020 som redovisas i skrivningarna under punkt 10 bedöms vara en överskattning. I uppskattningen jämförs den andel ökad trafik som Förbifart Stockholm medför i ett scenario som inte klarar klimatmålen med hypotetiska framtida nivåer där trafiken minskat. Med kraftfulla ekonomiska styrmedel kommer självklart den andel trafik som Förbifart Stockholm genererar att minska jämfört med det som anges i rapporten. Den procentuella andelen av framtida utsläpp år 2020 bedöms vara relevant. Vägverket anser att Kombinationsalternativet är tillräckligt väl utrett i vägutredningen som visar att utbyggd kollektivtrafik och vägavgifter inte räcker utan att ny vägkapacitet behövs. Landstinget genom Region- och trafikplanekontoret bekräftar denna slutsats inom ramen för den nya Regionplanen RUF5 2010. Vägverket menar att transportbehoven endast kan tillgodoses med en kombination av privata och kollektiva resor.

**Klimax**

Klimax anser att en konsekvens av klimatmålen är att motorvägar snarare borde rivas än byggas. Vidare anses att trafikprognosen borde ta hänsyn till vägutbyggnadernas strukturerande inverkan.

*Vägverkets kommentar:*

För att nå klimatmålet krävs åtgärder inom många områden och av många myndigheter. Enskilda projekt kommer mer eller mindre att bidra till klimatmålet. Att underlåta att bygga ut vägnätet ger bara i begränsad utsträckning ett minskat bilresande vilket redovisas i jämförelsen med nollalternativet. Den strukturerande inverkan är liten i jämförelse med effekterna på resande som beror på befolkningstillväxt och ökade inkomster.

**Lövö hembygdsförening**

Lövö hembygdsförening riktar kritik mot Vägverkets hantering av utredningen och att Vägverket inte fungerar som en oberoende myndighet som förser beslutsfattare med opartiskt och sakligt underlag. Hembygdsföreningens kommentarer på beredningsunderlaget koncentrerar sig i huvudsak till fråga 4. Hembygdsföreningen



anser att alternativ 5 är bäst för Världsarvet och Lovöns övriga kulturmiljöer. Förslaget bör kompletteras med trängselavgift på Nockebybron.

Hembygdsföreningen anser att Förbifart Stockholm medför påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljön på Lovön, under byggskedet på riksintresset för Mälaren med öar och strandområden samt för riksintresset för det rörliga friluftslivet på Lovö.

Hembygdsföreningen anser att Förbifart Stockholm riskerar att påtagligt skada Natura 2000-området Edeby ekhage

Hembygdsföreningen menar att ett skäl för att inte välja Diagonal Ulvsunda är att exploateringsbar mark saknas längs denna medan det finns sådan längs Förbifart Stockholm. Föreningen vill ha svar på frågan "Vilka kommer att vinna ekonomiskt om Förbifart Stockholm byggs? Hur värderas dessa vinster jämfört med förlusterna för Ekerö- och Stockholmsbor? Hembygdsföreningen menar att huvudskälen till att bygga Förbifart Stockholm behöver utredas.

Hembygdsföreningen säger att genom kontakter med kommunen vet de att ett bussgarage och en infartsparkering planeras vid trafikplatsen.

*Vägverkets kommentar:*

Utformning av framtida trängselskatter behandlas i särskild ordning.

Vägverket redovisar konsekvenserna för miljön på Lovön i beredningsunderlaget och drar för sin del slutsatsen att påtaglig skada kan undvikas.

Tillståndsansökan för Edeby ekhage är inlämnad till Länsstyrelsen. Synpunkterna behandlas i den fortsatta MKB-processen. Länsstyrelsen bedömer utifrån dagens kunskap att tillstånd förenat med villkor bör kunna ges inom den aktuella korridoren när läge och utformning är mer studerat inför fastställande av arbetsplanen.

Vägverket tar normalt inte fram någon redovisning av vilka som blir ekonomiska vinnare eller förlorare och avser inte att göra det i det här fallet heller. Däremot beskrivs fördelarna för regionen och dess invånare på ett utvecklat sätt i beredningsunderlaget under flik 2 avsnitt 6.

Motiven för Förbifart Stockholm är väl dokumenterade. Synpunkten beträffande eventuellt bussgarage och en infartsparkering rör den kommunala planeringen och Vägverket kan därmed inte kommentera ytterligare.

**Mälaröarnas naturskyddsförening**

Mälaröarnas Naturskyddsförening menar att förslaget inte innebär någon minskning av koldioxidutsläppen vilket strider mot såväl nationella som internationella miljömål.

Man är också tveksam till tunnelns längd ur flera aspekter som byggskedet, mälaren som vatten täkt och ur beteendesynpunkt.

Vidare anser man att Vägverket bagatelliserar miljöpåverkan vid trafikplatserna vid Edeby och Tillflykten. Dessa trafikplatser kommer att starkt förfula landskapet och te sig groteska i Lovös för övrigt tilltalande kulturlandskap, inte minst i anslutning till Edeby ekhage. Mälaröarnas Naturskyddsförening anser också att kommunen planerar för ytterligare exploatering invid trafikplatserna i form av infartsparkeringar och bussanslutningar.

Länsstyrelsen bevarandeplan för Edeby ekhage bebömer man som ett tungt dokument, där objektets status som Natura 2000-området understryks.

Man anser även att Vägverket inte lyckats redovisa närmare detaljer om hur byggtransporter ska genomföras. Detta är särskilt viktigt med tanke på den långa byggtiden.

Mälaröarnas Naturskyddsförening anser även att förslaget motverkar kollektivtrafiken till förmån för biltrafiken med avseende på hur trängselavgifterna används samt den höga investeringskostnaden.

Man är också skeptisk till den samhällsekonomiska kalkylen då ett flertal viktiga faktorer är svårbedömda och att avskrivningstiden är beräknad till 60 år.

*Vägverkets kommentar:*

- Vägverket har gjort nya CO<sub>2</sub>-beräkningar som visar på en liten ökning med Förbifart Stockholm. Ökningen av CO<sub>2</sub> är i samma storleksordning som för nollalternativet och minskar med tiden till följd av teknikutvecklingen. Förbifarten bidrar till att regionen får en sammanhållen arbets- och bostadsmarknad och bedöms inte motverka möjligheten att uppnå klimatmålen.
- Vägverket har mot bakgrund av de erfarenheter som finns om långa tunnlar i Sverige och Europa dragit den slutsatsen att de tunnallängder som föreslås är fullt realistiska. Byggskedet kommer att ägnas stor omsorg och då speciellt nyttjandet av tillfälliga hamnar och Mälarens vatten.
- Trafikplatsen vid Edeby och Tillflykten kommer att gestaltas med omsorg för att anpassa trafikplatsen på Lovön till den känsliga miljön. Synpunkterna behandlas i den fortsatta planeringsprocessen med en MKB. När det gäller kommunens planer rör det den kommunala planeringen. Vägverket stödjer Länsstyrelsen i deras förslag om att inrätta ett natur- och eller kulturresevat för Lovön så att framtida exploatering förhindras.
- Tillståndsansökan för Edeby ekhage som lämnats till länsstyrelsen utgår från bevarandeplanen som är fastställd för Edeby ekhage

- Byggtransporterna kommer att planeras mera i detalj i det fortsatta arbetet. Inriktningen är att forsla så mycket som möjligt av de tunga transportererna sjövägen för att inte belasta vägsystemet i onödan.
- SL medverkar i planeringsarbetet för Förbifart Stockholm för att kunna skapa en så effektiv kollektivtrafik på Förbifarten som möjligt.
- Vägverket menar att förutsättningarna för de samhällsekonomiska beräkningarna har redovisats tydligt och i överensstämmelse med vedertagna beräkningsmetoder. Avskrivningstiden för kalkylen är 40 år.

### **Naturskyddsföreningen Stockholm**

Naturskyddsföreningen menar att projektet i den form det presenteras inte är tillåtligt enligt miljöbalken. Bland skälen anges att nyttan av projektet inte står i proportion till kostnaderna i form av pengar och skador på miljön. De anser att det finns brister i redovisningen bl. a. med avseende på effekten av projektet på kösituationen i Stockholm, att projektet medverkar till ökat bilberoende samt att projektet leder till ökade koldioxidutsläpp. Vidare menar de att den samhällsekonomiska kalkylen baseras på en jämförelse med ett orimligt alternativ, att en restidsvärdering som skulle ge högre värden i storstadsområdena är också orimlig liksom att trängselskatters införande och kontroll av dessa inte är tillräckligt belyst. I frågan om bro eller tunnel vid passagen av Lambarfjärden menar föreningen att osäkerheten med tunnelalternativet är stor. De anser att nuvarande trafiknät kan klara en befolkningstillväxt på Ekerö om åtgärder som styr resandet från biltrafik till kollektivtrafik införs. Föreningen förordar en trafikplatslösning enligt alternativ 5. Föreningen menar att påverkan på Natura 2000 området Hansta är av sådan omfattning att en prövning om projektets förenlighet med områdets skydd måste göras. Föreningen ifrågasätter om intrången i befintliga natur- och kulturresevat går att genomföra med nuvarande miljölagstiftning.

#### *Vägverkets kommentar:*

Vägverket menar att förutsättningarna för de samhällsekonomiska beräkningarna har redovisats tydligt och i överensstämmelse med bland annat åtgärdsplaneringen. Effekterna på den regionala trafiken liksom införandet av trängselskatter har redovisats utifrån vad Vägverket menar är rimliga framtidsscenario. Passagen av Lambarfjärden kommer förvisso att ske genom en känd svaghetszon, Vägverket har med de genomförda bergsonderingarna säkrat att det är rimligt att bygga en tunnel i passagen. Vägverket menar att Ekerö kommuns utveckling styrs av den kommunala planeringen och redan idag är vägnätet undermåligt för att klara de behov som finns. Vägverkets inställning i fråga om val av trafikplatsutformning på Lovö är redovisat i beredningen.

Vägverket har redovisat möjlig påverkan på Hansta Natura 2000-området för Länsstyrelsen i Stockholms län. Länsstyrelsen har samma uppfattning som Vägverket att någon prövning av detta inte behövs. Stockholms stad har i samband med inrättandet av naturreservatet tagit ställning i avvägningen mellan behovet av att skydda natur- och kulturvärden som tillgängligheten i regionen. I reservatsbestämmelserna finns uttryckligt ett undantag för sådana åtgärder som omfattas av den arbetsplan som kommer att upprättas för Förbifart Stockholm.

### **Naturskyddsföreningen Söderort**

Med nuvarande bristfälliga utredningar är risken stor att Förbifart Stockholm planeras utifrån felaktiga trafikprognoser, där man bortser från de ekonomiska styrmedel och avgifter för trafiken som kommer att krävas för att uppnå klimatmålen. Förbifart Stockholm kan därmed bli en gigantisk felinvestering.

#### *Vägverkets kommentar:*

Vägverket följer regelverket för planering av infrastrukturprojekt. Ett ovanligt omfattande utredningsarbete har genomförts, kommunicerats och dokumenterats. Vägverkets uppfattning är att beslutsunderlaget är tillräckligt för att regeringen ska kunna pröva tillåtligheten för Förbifart Stockholm.

### **Nej till västerleden**

I sin inledning till yttrandet formulerar föreningen själv frågorna om leden behövs och om det finns alternativ. Vidare ställs frågan om Förbifart Stockholm är ett riksintresse. Därefter konstaterar föreningen att ”Västerleden/Förbifarten är inte en del av lösningen utan själva problemet”. Slutligen menar Nej till Västerleden att om trafikleden ändå kommer att byggas så måste även andra delar av regionens trafikinvesteringar vara utredda och finansierade så att inte dessa blir utan möjlighet att genomföras.

Fråga 1: Föreningen vill inte ha någon direktförbindelse från Skärholmsvägen med Förbifarten norr om Skärholmen inte heller någon arbetstunnel vid Sättravarvet och åberopar i detta fall att en arbetstunnel där hamnar inom ett naturreservat. Trafikplats Lovö kommer enligt föreningen att medföra påtaglig skada och inte obetydlig merskada som Vägverket hävdar.

#### *Vägverkets kommentar:*

Påfarterna vid Skärholmen är avsedda för kollektivtrafik. Arbetstunneln in Sätra kommer att anläggas i ett område som idag används för båtuppställning. Massorna avses transporteras ut på båt vilket gör att det lokala vägnätet inte belastas.

Fråga 2: Föreningen hävdar att det inte finns anledning att inte tillämpa ”fyrstegsprincipen”. Man anser att förordandet av Förbifart Stockholm är mer politiskt än vetenskapligt. Vidare kommenteras de övriga alternativen ”Diagonal Ulvsunda” och ”Kombinationsalternativet” samt trängselavgifterna och avslutar med att referera till en Transek-rapport som säger att värdet av en ökning av tillgång till kollektivtrafik är mer värd än en motsvarande ökning av biltillgängligheten.

*Vägverkets kommentar:*

Vägverkets samlade bedömning är att Förbifart Stockholm är det bästa alternativet. I Stockholm behövs både en utbyggd kapacitet för vägtrafiken och kollektivtrafiken.

Fråga 3: Föreningen anser att tillåtlighetsprövningen ska avse tunnelalternativet under Lambarfjärden.

Fråga 4: Frågan om busstrafiken för Ekeröborna kommenteras här.

*Vägverkets kommentar:*

I arbetet med planeringen av Förbifart Stockholm deltar SL för att säkra att det går att trafikera Förbifart Stockholm med en effektiv och ändamålsenlig kollektivtrafik med buss.

Fråga 5 & 6: Inga kommentarer

Fråga 7: Förslaget om att förlägga en arbetstunnel vid Sätra varvet förkastas och föreningen föreslår i stället en lokalisering på Kungshatt och menar att då behövs inte heller en arbetstunnel och hamn på södra Lovö. Krossning under jord med tillhörande bandtransport till fartyg anses ”framsynt”. Avluftningstorn i Sätra naturreservat anses som en oacceptabel störning varför även den bör flyttas till Kungshatt.

*Vägverkets kommentar:*

För att kunna hålla en acceptabel luftkvalitet i tunnarna måste dessa ventileras på ett antal ställen längs tunnelsträckningen. En placering i Sätra naturreservat kan bli aktuell. Placeringen av en sådan anläggning kommer att göras i samråd med kommunen.

Fråga 8: Påpekar att eventuell arbetstunnel och vägramper mot Skärholmsvägen gränsar till naturreservat och stör gång- och cykelstråk.

*Vägverkets kommentar:*

Ramptunnlarna avser kollektivtrafik och kommer att mynna strax intill Skärholmsvägen. Arbetstunneln planeras intill tunnelpåslaget vid tunnelbanan för att minska intrånget. De gång- och cykelstråk som påverkas kommer Vägverket i samråd med kommunen söka efter alternativa sträckningar eller andra lösningar för att upprätthålla funktionen både under byggtiden och när vägen är klar

Fråga 9: Föreningen kommenterar här om de nationella målen för koldioxidutsläpp till år 2035 och hur det skulle se ut om tillräckliga politiska åtgärder sattes in för att nå dessa mål.

Fråga 10: Ytterliga kommentarer kring klimatmålen berörs här. Föreningen menar att leden kommer att stärka bilanvändningen, att den kommer att öka exploateringsstrycket i Ekerö kommun och att detta i sin tur medför ökad biltrafik. Vidare presenteras en utläggning om hur investeringar i kollektivtrafiksatsningarna minskar då vägtrafiken byggs ut och vem som bär skulden för denna prioritering.

Fråga 11: Föreningen formulerar här några frågor kring hälsorisker i djupa tunnlar och säger sig minnas Hallandsås.

Fråga 12: Här återkommer Nej till Västerleden till sin åsikt att inte tillåta arbets- eller ramptunnlar norr om Mikaelikyrkan vid Skärholmsvägen och hänvisar till ”Områdesprogram, samrådshandling, 2006-04-03”. Däremot menar man att ett tillgängligt område finns mellan Skärholmsvägen och E4/E20.

Frågan om arbetstunneln vid Sätra varvet kommenteras återigen under denna fråga och man motsätter sig all byggverksamhet vid varvet med motiveringen att området ligger inom ett naturreservat samt att båtklubsverksamheten skulle bli störd. Dessutom påpekas att ny väg måste anläggas för att klara tunga transporter.

*Vägverkets kommentar:*

Tydligare formulering krävs i fråga 12 om hanteringen av berg vid Sätra varv. Ramperna vid Skärholmsvägen avser kollektivtrafik vilken måste förtydligas. Området som anses ”tillgängligt” mellan Skärholmsvägen och E4/E20 är det område som föreslås av Vägverket för en av bussramperna samt för arbetstunneln. Det kan vara oklart på ritningarna/bilderna vad som ligger ovan och vad som ligger under jord vilket kan orsaka missuppfattningar i var de olika tunnlar ligger.

Fråga 13: Yttrandet kommenterar den samhällsekonomiska kalkylen.

Fråga 14: Föreningen menar att Ekerö kommun har rätt till en likvärdig försörjning av kollektivtrafik som andra förortskommuner och nämner då Lidingö, Nacka och Järfälla som exempel. Föreningens bidrag till Ekerö kommun i frågan är förslaget om att bygga en spårvagnslinje mellan Tappström och Flemmingsberg via Skärholmen, Fruängen och Älvsjö.

Vad gäller biltrafiken förbi Drottningholm anser man att den endast kan minska om det finns starka och bra kollektivlösningar för Ekerö kommun.

Som alternativ till Förbifarten för Ekerö kommun nämner man en utbyggnad av färjetrafiken till Slagsta. Avslutningsvis refererar man återigen till fråga 2 och Transeks rapport där man påpekar att Ekeröborna får ett högre tillgänglighetsvärde genom utökad kollektivtrafik än den förbättrade tillgängligheten som följer av Förbifart Stockholm.

#### **Nätverket bevara Mälardöarna**

Förbifart Stockholm kommer inte att bidra till den kraftiga minskning av klimatpåverkande gaser som regeringen och riksdagen satt upp som mål. Inte heller miljö kvalitetsmålen för minskade utsläpp av gaser och partiklar kan nås.

De samhällsekonomiska kalkylerna som vägverket tagit fram tycks inte hålla för SIKAs och Naturvårdsverkets granskning. Miljödepartementet bör anlita internationella opartiska experter för att göra mer tillförlitliga kalkyler.

Vi noterar av vägkorridoren har breddats avsevärt på södra Lovö och att den förskjutits västerut på norra Lovö samt att motorvägen nu föreslås gå i tunnel även under Lambarfjärden. Det är positivt för både de boende och friluftslivet i Grimsta och på norra Lovö och gör det lättare att undvika stora bestående skador framför allt på kulturmiljön på norra Lovö.

#### *Vägverkets kommentar:*

Förbifarts Stockholms påverkan på klimatet redovisas i beredningsunderlagets kompletteringsuppgift 10. Vägverket har också i vägutredningen visat att utbyggd kollektivtrafik och vägavgifter inte räcker utan att ny vägkapacitet behövs. Landstinget genom Region- och trafikplanekontoret bekräftar denna slutsats inom ramen för den nya Regionplanen RUF 2010. Vägverket menar att transportbehoven endast kan tillgodoses med en kombination av privata och kollektiva resor. Förbifarts Stockholms tillskott till utsläppen av koldioxid är obetydligt i jämförelse med Nollalternativet. För

att nå klimatmålen krävs bland annat ekonomiska styrmedel som är kraftigare än dagens.

Beträffande synpunkter på de samhällsekonomiska kalkylerna hänvisas till sammanfattningen av uppgift 10 samt kommentarer till SIKA:s och Naturvårdsverkets synpunkter.

### **Rädda Lovö**

Föreningen Rädda Lovön beklagar och protesterar mot att Vägverket förordar Förbifarten trots dess nackdelar och kritiserar Vägverkets sätt att driva projektet. Följande skäl redovisar Föreningen Rädda Lovön för sin avvikande uppfattning

- Förbifarten medför ökad fordonstrafik och hindrar en kraftig minskning av klimatpåverkande gaser som Sverige åtagit sig att genomföra. (Fråga 10)
- Mycket talar för att Kombinationsalternativet bättre än Förbifarten uppfyller gällande transportpolitiska mål, miljö- och klimatmål. Ett bättre kombinationsalternativ bör utarbetas och utvärderas. (fråga 2)
- Byggandet av Förbifart Stockholm ger påtaglig skada på Edeby ekhage, för riksintresset kulturmiljö, för riksintresset Mälaren med öar och strandområden och för riksintresset för rörliga friluftslivet. (fråga 4 och 5)
- Förbifart Stockholm är ett högrisk projekt när det gäller klimat, miljö och ekonomi samt för trafikanters hälsa och säkerhet på grund av luftföroreningar och risker vid trafikolyckor, brand och terrordåd. (fråga 3, 11 och 13)
- Tillfälliga hamnar riskerar påverka Lovö reningsverk. (Fråga 12)

Föreningen Rädda Lovön hemställer att regeringen ger direktiv om att ett bättre kombinationsalternativ utarbetas och utvärderas.

#### *Vägverkets kommentar:*

Vägverket anser att Kombinationsalternativet är tillräckligt väl utrett i vägutredningen som visar att utbyggd kollektivtrafik och vägavgifter inte räcker utan att ny vägkapacitet behövs. Landstinget genom Region- och trafikplanekontoret bekräftar denna slutsats inom ramen för den nya Regionplanen RUF 2010. Vägverket menar att transportbehoven endast kan tillgodoses med en kombination av privata och kollektiva resor.



Vägverket känner reningsverken på Lovön respektive vid Görveln. Riskerna bedömdes i vägutredningen som små och acceptabla. Denna risk liksom andra risker för skador på miljön och lämpliga skyddsåtgärder kommer att behandlas i den fortsatta MKB-processen.

Tillståndsansökan för Edeby ekhage är inlämnad till Länsstyrelsen. Länsstyrelsen bedömer utifrån dagens kunskap att tillstånd förenat med villkor bör kunna ges inom den aktuella korridoren när läge och utformning är mer studerat inför fastställande av arbetsplanen.

Klimatmålen är svåra att nå, både med och utan förbifart Stockholm. För att nå klimatmålen krävs bland annat ekonomiska styrmedel som är kraftigare än dagens. Det är Vägverkets bedömning att den ökade mängd koldioxid som Förbifart Stockholm medför är liten och inte har någon väsentlig påverkan på möjligheten att nå målen.

Den viktigaste hälsokonsekvensen är att Förbifart Stockholm medför lägre exponering i tätbefolkade områden i Stockholm. Det innebär lägre exponering där människor bor och vistas och färre antal förtida dödsfall än i nollalternativet.

#### **Samfundet St Erik**

Samfundet St Erik har inkommit med kopia på samfundets yttrande över RUFSS 2010 samt Stockholms översiktsplan. I yttrandena framför samfundet att det är en viktig utmaning att arbeta för att motverka spridd bebyggelse, s.k. "urban sprawl" samt vikten av att Förbifart Stockholm avlastar de radiella stråken. Samfundet lämnar inget yttrande över de 15 kompletteringsuppgifterna. Vägverket avstår därför att lämna kommentar.

#### **Svenska turistföreningen Stockholmskretsen**

Svenska Turistföreningen har flera gånger framfört kritik mot Vägverkets valda alternativ Förbifart Stockholm. Man vidhåller sin inställning. Ändring av förslaget till tunnel under Lambarfjärden istället för bro innebär totalt sett endast en mindre förbättring av ett feltänkt projekt. Föreningen menar att Förbifart Stockholm inte löser Stockholms trafikproblem utan att Kombinationsalternativet är en bättre lösning. Även Diagonal Ulvsunda är tänkbar. Bifogar två tidigare inlämnade skrivelser (Samråd enligt miljöbalken 2008-08-11 och skrivelse till Miljödepartementet 2008-10-27) med liknande innehåll.

#### *Vägverkets kommentar:*

Vägverkets motiv för bortval av alternativen Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet har systematiserats och fördjupats i beredningsunderlagets kompletteringsuppgift 2. Vägverket anser att Kombinationsalternativet är tillräckligt

väl utrett i vägutredningen som visar att utbyggd kollektivtrafik och vägavgifter inte räcker utan att ny vägkapacitet behövs. Landstinget genom Region- och trafikplanekontoret bekräftar denna slutsats inom ramen för den nya Regionplanen RUF5 2010. Vägverket menar att transportbehoven endast kan tillgodoses med en kombination av privata och kollektiva resor.

Vägverket bedömer att de avfärdade alternativen inte uppfyller projektmålen.

### **TCO**

Avstår från att yttra sig

### **Vendelsö fastighetsägareförening**

Föreningen har i tidigare yttrande förordat Förbifart Stockholm. Man har inte funnit anledning att ompröva detta på basis av kompletteringen. Man pekar på förbindelsens betydelse för att minska uppdelningen av Stockholms län. I synnerhet påtalar man att Södertörn hamnat i bakvatten med många som pendlar ut ur området.

### **Villaägarna Haninge-/Tyresökretsen**

Styrelsen har i tidigare yttrande uttalat sig för Vägverkets val av Förbifart Stockholm. Styrelsen förordar även i detta yttrande Förbifart Stockholm som vi anser ger de största fördelarna för hela Stockholmsområdet och väsentligt bidrar till att minska den olyckliga uppdelningen av länet som har blivit allt mer påtaglig under årens lopp.

## **HUR SVAREN TILL KOMPLETTERINGSFRÅGORNA HAR SAMRÅTTS**

Miljödepartementet poängterade i sin kompletteringsbegäran Vägverkets beredningsansvar. Av den anledningen har ett brett samråd genomförts kring det framtagna beredningsunderlaget som svar på de 15 kompletteringsuppgifterna.

Samrådet genomfördes genom att beredningsunderlag skickades till de instanser som ingått i beredningsremissen inför tillåtlighetsprövningen (hösten 2007), samt utökades med ytterligare intressegrupperingar som lämnat synpunkter på beredningsremissen hösten 2007. Beredningsunderlaget har dessutom under fyra veckor ställts ut på två platser, Vägverket Region Stockholm i Solna samt Tekniska Nämndhuset i Stockholm. Därutöver har materialet varit tillgängligt på Vägverkets hemsida, [ww.vv.se](http://ww.vv.se). Information om den pågående beredningen och var beredningsunderlaget funnits tillgängligt annonserades också i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet lördagen den

24 januari, samt i Metro måndagen den 26 januari. På detta sätt har även övriga intresserade haft möjlighet att ta del av materialet och lämna synpunkter på hur kompletteringsuppgifterna hanteras.

Utskicket enligt sändlistan gjordes den 22 januari och sista svarsdatum sattes till den 16 februari. Med tanke på den korta tiden som stod till buds, och för att underlätta arbetet med att lämna synpunkter, valde Vägverket att inbjuda till en halvdags hearing som genomfördes vid två tillfällen, den 2 respektive 3 februari. Vid hearingen presenterade Vägverket kortfattat hur man valt att besvara departementets frågor, följt av en frågestund. Totalt deltog 30 personer under de två dagarna. Flera frågor berörde trafikprognoserna och den samhällsekonomiska kalkylen, t ex varför inte fler scenarior studerats och vilka nyttor som ingår i kalkylen. Dessutom ställdes frågor kring bland annat trafikplatsalternativen på Lovön, placering av ventilationstorn, följd effekter på väg 261 och vid Brommaplan, säkerheten i tunnlar och konsekvenser av kö i tunnel kontra kö på ytvägnätet.

Underlaget skickades till totalt 105 adressater. Vägverket har mottagit 96 yttranden. Sändlista återfinns som bilaga till det missivbrev som åtföljde beredningsunderlaget.