

Sammanställning av inkomna synpunkter i samband med utställelse av vägutredningen

Datum: 2005-11-15 Beteckning: PP20A 2002:1395

Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet

LÄSANVISNING

Det följande utgör en sammanställning av skrivelser som kommit in under utställelsen av vägutredningen ”Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet”. Dessa har grupperats enligt innehållsförteckningen nedan. Ett stort antal individer har meddelat sig och deras synpunkter har kortfattat sammanställts under rubriken Allmänheten. De flesta har där framfört argument mot eller för något av alternativen och har grupperats därefter.

I ett särskilt dokument finns ett mer utförligt underlag med allmänhetens synpunkter som visar på det stora engagemang som många visat i viljan att finna goda lösningar på Stockholmsregionens trafikproblem.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet	2
Statliga myndigheter	2
Kommuner.....	7
Regionala organ, kommunala bolag och enheter	19
Organisationer	22
Företag	35
Allmänheten	48

Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet

STATLIGA MYNDIGHETER

Banverket

Banverket har tidigare yttrat sig 2002 och 2003 och tidigare framförda synpunkter kvarstår.

Banverket utreder en kapacitetsförstärkning för Mäljarbanan mellan Tomtebodan och Kalhäll. Ett utredningsalternativ är att via Ostkustbanan skapa en anslutning till Mäljarbanan genom en tunnel förbi Kista till Barkarby. Pågående förstudie påvisar att möjlig dragning passerar väldigt nära redovisade väglinjer vid trafikplatserna Hjulsta samt Kista.

Banverket förutsätter att samordning sker mellan Vägverket och Banverket vid fortsatt planering för Förbifart Stockholm eller Diagonal Ulvsunda.

Boverket

Dagens trafikproblem på Essingeleden utgörs till stor del av innerstadskommunikation och trafik till och från innerstadens närhet medan övrig nord- sydlig trafik utgör en mindre del. Tyngdpunkten på behov av förbättringar ligger således på förbättringar av nord- sydlig kommunikation mellan innerstadsdestinationer och destinationer i innerstadens närhet samt att förstärka kollektiva transportmedel.

Boverket tar inte ställning för något av alternativen. Boverket menar att kombinationsalternativet inte är lika belyst som vägutbyggnadsalternativen. Boverket efterlyser därför utredning av modifierat kombinationsalternativ. Enligt Boverket bör trimningar av dagens trafiksystem, vägavgifter och en utbyggd kollektivtrafik kunna klara trafiken under en relativt lång period utan negativ påverkan på den regionalekonomiska tillväxten.

Vägutbyggnadsalternativen klarar inte klimatmålet lika bra som någon form av ett kombinationsalternativ. Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda innebär dessutom betydande påverkan på natur- och kulturmiljö samt friluftsliv medan kombinationsalternativet inte har lika stora konsekvenser. Även säkerhetsmässiga problem uppkommer med långa tunnlar. Vägtunnlar innebär dock fördelar för stadsbyggande och stadsbildssynpunkt särskilt vad gäller innerstadsnära trafikleder. Boverket anser vidare att det finns anledning att närmare överväga om ett västligare alternativ än förbifart Stockholm skulle var motiverat i ett senare tidsperspektiv, dessutom med ett större geografiskt perspektiv än enbart Stockholms län. Boverket

bedömer att en förbifart längre västerut troligen medför mindre konflikter med markanvändningen och skulle avlasta innerstadsmiljön.

Trafikslagsövergripande samhällsekonomisk analys efterfrågas för att kategorisera och rangordna olika transportsystem.

Energimyndigheten

Energimyndigheten konstaterar i sitt yttrande att föreslagna vägsträckningar inte påverkar de intressen som myndigheten har att bevaka och tar således inte ställning för något alternativ.

Fiskeriverket

Fiskeriverkets utredningskontor tar inte ställning för något av alternativen utan konstaterar att vid anläggande av brostöd för bro över Lambarfjärden måste särskild hänsyn tas till redovisade fiskeintressen.

Försvarets Radioanstalt (FRA)

FRA konstaterar att Förbifart Stockholm kan påverka FRA verksamhet och hänvisar till tidigare skrivelse.

Försvarsmakten (FM)

Försvarsmakten mellersta militärdistriktet anger att ur transportteknisk synpunkt fördrar alternativet Förbifart Stockholm.

Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA)

IVA avstår från att yttra sig i frågan

Länsstyrelsen i Uppsala Län

Länsstyrelsen i Uppsala län anser att en ökning av kapaciteten genom en ny nord-sydlig vägförbindelse genom Stockholm kan få stor betydelse för Uppsala län med hänsyn till nuvarande trafikströmmar. Länsstyrelsen påtalar att vägutredningen och MKB inte beskriver trafikeffekter och konsekvenser för angränsade län och därmed kan länsstyrelsen inte förorda något av de presenterade alternativen i utredningen eftersom underlag saknas.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet (RAÄ) anser att påverkan på Lovön är oacceptabel för Förbifart Stockholm.

I underlagsrapporterna som avser kulturmiljö ligger tonvikten främst på agrarhistoria och enskilda objekt. RAÄ efterlyser i underlaget istället en övergripande analys om Stockholms framväxt, förortsbebyggelse och framförallt dagens nyttjande av kulturmiljön men även en analys av förändringarna i landskapet som helhet saknas. En jämförande bedömning kan inte göras mellan alternativen eftersom underlaget som rör kulturmiljön i kombinationsalternativet är alltför summarisk. Beträffande Diagonal Ulvsunda anser RAÄ att påverkan i Ulvsunda är otillräckligt beskriven avseende hur stadslandskapet kommer att påverkas.

Statens Räddningsverk

Statens räddningsverk (SRV) ställer sig frågande till vägutredningens uppfattning att kombinationsalternativet inte är tillräckligt ändamålsenligt. SRV undrar vidare varför alternativet drivits vidare till utställelse om målsättningen inte kan tillgodoses. Räddningsverket anser att det inte enkelt går att avfärda kombinationsalternativet med det underlag som presenterats framförallt eftersom alternativet väsentligt minskar den totala trafikökningen jämfört med övriga alternativ.

Den lägre olycksfrekvensen jämförs enligt SRV på ett felaktigt sätt med kombinationsalternativet eftersom man inte beaktar kvarvarande trafik över Essingestråket. Det påverkar även transporter av farligt gods och risker. Avlastningen för farligt godstransporter bedöms uppfyllas bäst av diagonal Ulvsunda med bränsletransporter till Arlanda och Bromma. Huvuddelen av alla transporter av farligt gods utgörs av petroleumprodukter inom Stockholms län och endast 5% av totala mängden farligt gods är transittransporter.

SRV ställer sig tveksam till vägutredningens bedömning om att sannolikheten för en trafikolycka med farligt gods är sex gånger lägre i en tunnel jämfört med yalternativ. I barnkonsekvensbeskrivningen saknas konsekvenser för tonåringar och deras behov av kollektivtrafik men även en tillhörande hälsoeffektbeskrivning saknas för t.ex. luftföroreningar och buller samt hur man beaktat barns deltagande i planeringsprocessen.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket konstaterar att hänsyn tagits till sjöfartens framkomlighetskrav och noterar att en högbro med 26 meters segelfri höjd föreslås för passagen över Lambarfjärden för alternativet Förbifart Stockholm. Samråd med Sjöfartsverkets regionala organisation (Stockholm Mälarens sjötrafikområde) föreslås innan detaljprojektering påbörjas av anläggningar (broar och sänktunnlar) som kan påverka sjötrafiken.

Skogsvårdsstyrelsen Mälardalen

Skogsvårdsstyrelsen förordar alternativet Diagonal Ulvsunda eftersom alternativet ger den minsta påverkan på naturmiljöer i området. Trots att stora delar av leden läggs vägtunnlar kommer naturmiljöer att påverkas av anslutnings- och byggvägar.

Skogsvårdsstyrelsen poängterar vikten av att kartlägga eventuella nyckelbiotoper och områden med höga naturvärden innan en slutlig bedömning av påverkan ett alternativ ger och som grund för val av alternativ.

Trafiksystem som leder trafiken förbi Stockholm minskar trycket på infartsvägarna vilket är positivt vad gäller nedfall och emissioner i dessa skogsområden. Påverkan på en hel del unika och till viss del av exploatering orörda naturområden bör beaktas i planeringen.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI förordar Kombinationsalternativet. Genom lägre trafikvolym och därmed mindre utsläpp är Kombinationsalternativet det gynnsammaste alternativet såväl ur klimatsynpunkt som beträffande hälsopåverkan av luftföroreningar och har därmed försteg beträffande uppfyllande av miljömål.

Hydrologiska aspekter och bulleraspekter talar dock för Diagonal Ulvsunda. Sämsta alternativet i sammanhanget enligt SMHI är Förbifart Stockholm på grund av att bron över Lambarfjärden samt att två tillfälliga hamnar ligger inom föreslaget vattenskyddsområde för Mälaren.

Socialstyrelsen

Konstaterar översiktligt att kombinationsalternativet medför minst påverkan vad gäller luftföroreningar och buller. Säkerheten konstateras vara bättre i utbyggnadsalternativen. Klimatet påverkas mycket positivt om kombinationsalternativet väljs medan det påverkas kraftigt negativt av utbyggnadsalternativen. Socialstyrelsen väljer att endast kommentera hälsoskyddsaspekter. Det omfattande materialet gör det svårt att med rimlig tidsinsats bedöma alternativen.

Statens Fastighetsverk (SFV)

SFV ser med oro på de presenterade planerna för Förbifart Stockholm och dess effekter på Lovön. En vägdragning med på- och avfarter på Lovön kan inte genomföras utan att det påtagligt skadar området kulturvärden. Dessutom kommer kulturlandskapets historiska läsbarhet och kontinuitet att störas. En vägutbyggnad försvårar bevarande av världsarvet Drottningholm och förslaget att förklara Lovön som värdefull fastighet omintetgör.

Med stor sannolikhet skulle dessutom en tvärlid med avfart till Mälardalen medföra ökad trafikmängd på befintlig väg genom Drottningholms slottsområde. SFV efterlyser snarare åtgärder för minskad trafikering och att framkomligheten säkerställs, inte minst för uttryckningsfordon. Även byggtiden kommer enligt SFV att orsaka enorma störningar för kultur, natur, och jordbruksmiljön på Lovön. SFV hävdar att vid motstående riksintresse skall det mest långsiktiga intresset förordas. En unik kulturhistorisk helhetsmiljö med rötter i förhistorien skall därför bevaras som en levande historiebok och upplevelse för kommande generationer.

Statens geotekniska institut (SGI)

SGI konstaterar kortfattat att vägutbyggnadsalternativen är tekniskt genomförbara. Förbifart Stockholm bedöms dock från geoteknisk synpunkt innebära mindre byggnadstekniska svårigheter jämfört med Diagonal Ulvsunda där det finns risk för oförutsedda byggnadstekniska problem och kostnader vid passage av relativt tätbebyggda områden.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU framför i sitt yttrande allmänna synpunkter på frågor som berör myndighetens ansvarsområde men avstår från att ta ställning mellan de olika alternativen. Alla de tre alternativen ger fördelar jämfört med nollalternativet. I ett fortsatt arbete pekas på vikten av skyddsåtgärder för att undvika grundvattensänkningar.

KOMMUNER

Botkyrka kommun

Kommunstyrelsen förordar alternativet Förbifart Stockholm. V reserverar sig mot beslutet. Kommunen har tillsammans med övriga södertörnskommuner i olika sammanhang framfört vikten av förbättrade förbindelser mellan de två regionhalvorna. En fullt utbyggd södertörnsled knyter ihop Södertörn men en snabb och funktionella koppling behövs mellan regionhalvorna.

Södertörn och näringslivet behöver inte bara spårförbindelser utan också bättre vägförbindelser och inte minst bättre förbindelser med arbetsmarknaden i norra regionen och Arlanda.

Södertörnskommunerna delar regionplanens syn på att nya regionala kärnor skall utvecklas – på södra sidan Skärholmen /Kungens kurva, Flemingsberg, Södertälje och Haninge. Infrastrukturens utbyggnad behöver på ett sätt som stärker en flerkärnig struktur i stockholmsregionen. Kommunen anser att Förbifart Stockholm bäst uppfyller södertörnskommunernas utgångspunkter för väginfrastrukturens utbyggnad.

Reservation: Rose Marie Holmgren (v)

Danderyds kommun

Danderyds kommun avstår från att avge yttrande Se även UNO

Ekerö kommun

Kommunen framhåller att det nuvarande bearbetade alternativet Förbifart Stockholm kan accepteras eftersom det numera är förlagt i tunnel. Förbifarten är det alternativ som ger betydande fördelar för resande och transporter i regionen och för trafiken i centrala Stockholm med nya fasta förbindelser mot norr och söder samt ökad tillgänglighet till arbetsplatser med rimliga restider och flest strategiska synergieffekter avseende de nationella projektmålen, den regionala utvecklingen och näringslivstillväxten. Övriga alternativ löser inte behovet av förbättringar av infrastrukturen i kommunen eller för trafiken.

Förbifart Stockholm innebär ingrepp i värdefulla och känsliga miljöer på Lovö och Förbifarten sig kommer att alstra en snabbare trafikökning/ökad belastning på det delvis eftersatta vägnätet. Yttrandet pekar därför på behov av upprustning och förstärkning av befintliga vägsystem, framförallt väg 261, oavsett val av alternativ. Ekerö kommun tillstyrker Förbifart Stockholm under förutsättning av att en löpande dialog genomförs om vägförslaget särskilt avseende tunnelsträckningar och

omsorgen om den känsliga natur- och kulturmiljön samt att konsensus och avtal kan slutas om:

- Hur den regionalt, nationellt och internationellt betydelsefulla natur- och kulturmiljön på Lovön i största möjliga utsträckning kan bevaras utan påtagliga skador som en följd av Förbifart Stockholm,
- vilka utbyggnader/åtgärder i trafik infrastrukturen på Mälaren och vid Brommaplan som krävs, oberoende av Förbifart Stockholms eventuella tillkomst och när de kan genomföras
- genomförandeprogram för därutöver nödvändiga följdinvesteringar i Ekerös trafikinfrastruktur i syfte att på ett bra sätt hantera konsekvenserna av den trafikökning i kommunen som Förbifart Stockholm kommer att ge upphov till.
- En minimering av miljö- och trafikstörningarna under byggskedet

Reservation: Krister Skånberg (mp).

Haninge kommun

I en jämförelse mellan de presenterade alternativen framhåller kommunen att Förbifart Stockholm sammantaget ger bäst tillgänglighet för bilåkande och kollektivresande. Kommunen betonar betydelsen av förbättrad infrastruktur i form av tvärförbindelser och ökad kapacitet över Saltsjö/Mälarsnittet för såväl Stockholmsregionen som Haninges fortsatta utveckling. Kommunen påtalar betydelsen av de långsiktiga strukturella effekterna och efterlyser konsekvenser på längre sikt, förslagsvis år 2030. Kombinationsalternativets föreslagna pendeltågssträckning är värd att studera vidare men inte som ett alternativ till Förbifart Stockholm.

Huddinge kommun

Förbättrade norr-sydliga förbindelser i regionen är högt prioriterade. Förbifart Stockholm förordas av kommunen såsom det alternativ som bäst uppfyller uppställda projektmål, främst för att det stöder flerkärning utveckling i ett längre perspektiv och skapar bäst förutsättning för avlastning av befintliga trafikleder för både ytterområden och centrala delar. Alternativ Diagonal Ulvsunda anses inte ge samma koppling mellan de norra och sydliga delarna av Stockholmsregionen. Kombinationsalternativet anses på sikt motverka flerkärnighet då ingen ny vägförbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet skapas. Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS) anger att Kungens Kurva-Skärholmen bör utvecklas till en regional kärna. Hållningen delas av Huddinge och Stockholm, som har en samsyn angående utformningen området.

Förutsättning för en positiv utveckling är goda kommunikationer. Väg E4 anses idag vara en barriär som förhindrar utveckling i området.

Anslutningarna av Förbifart Stockholm till väg E4 vid Kungens Kurva måste studeras ytterligare för bättre anslutningar till det lokala vägnätet samt för att förhindra trafikledningens barriäreffekter. Vägkorridoren bör utökas åt söder och väster vid Skärholmsområdet för att undanröja dessa olägenheter. Trafikarbetet i Huddinge kommer oavsett vilket alternativ som väljs, inklusive nollalternativet, att påverkas. Förvaltningen anser att ytterligare konsekvensanalyser kommer att krävas för det kommunala vägnätet. Huddinge kommun förespråkar att vägutbyggnadsalternativ bör kombineras med kollektivtrafiksatsningar utöver de som redovisas i nollalternativet. Om tidsplanens ramar så tillåter vill Huddinge att förutsättningar för spårbunden kollektivtrafik parallellt med den s.k. yttre tvärleden studeras. Miljökvalitetsnormen för partiklar överskrider för samtliga alternativ. Vägutbyggnadsalternativen leder till fler överskridanden av miljökvalitetsnormen än nollalternativet. Tydliga åtgärder krävs. Stomljud, bullerstörningar, inverkan på regionens stads- och landskapskaraktär samt grund- och ytvatten måste särskilt beaktas.

Reservation: Håkan Apelkrona (mp). Protokollsanteckning från Dag Olausson (v)

Järfälla kommun

Kommunstyrelsen i Järfälla kommun tillstyrker alternativ Förbifart Stockholm. Kommunen menar att Förbifart Stockholm bäst uppfyller projektmålen om att skapa en förbifart för långdistanstrafik, förbättra framkomligheten på infartsledningarna, förbättra möjligheterna att genom utjämnad tillgänglighet få tillgång till en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen samt att möjliggöra en flerkärnig region.

Kommunen planerar för utbyggnad av Barkarbystaden för 6000 arbetsplatser och 5000 bostäder. Tunnelförläggningen enligt vägutredningen ger bra förutsättningar för utbygganden av Barkarbystaden då dagens barriäreffekter och bullerstörningar minskar.

Kommunen befarar att ytläget vid Hjulsta trafikplats innebär ökade barriäreffekter och åtgärder behöver vidtas för att minimera störningarna bl.a. för boende i Vålberga.

Särskilda yttranden: Göran Hillman (v) och Lars Rylander (mp).

Lidingö stad

Lidingö stad anser att Förbifart Stockholm är anpassat till förslaget till en ny regionstruktur och bäst uppfyller de kriterier som ligger till grund för

vägutredningen. Förbifart Stockholm, i kombination med en framtida Östlig förbindelse, ger möjligheter att minska trafikbelastningen i Stockholms centra delar samtidigt som en utbyggnad av kollektivtrafiken möjliggörs på ett enklare sätt. Eftersom projektets i första hand strävar efter att minska trafikbelastningen i Stockholms centrala delar måste kollektivtrafikens utbyggnad nu och i framtiden starkt beaktas i projektet oavsett alternativ. Oavsett alternativ måste konsekvenserna för natur- och kulturmiljön i möjligaste mån begränsas. Miljökonsekvenserna under byggnadstiden är också viktiga att beakta.

Reservation: Magnus Brandel (s) och Malin Olsson (s)

Ersätтарыttanden: Sven- Erik Wånell (v) och Jan Fjellander (mp)

Nacka kommun

Kommunen har i många olika sammanhang påtalat behovet av förbindelser mellan norr och söder. Nacka och Värmdö kommuner expanderar och även om planeringen och lokalisering av nya bostäder strävar efter att minimera vägtrafiken ökar det totala transportarbetet med ökad befolkning.

Kapaciteten över Saltsjö- Mälarsnittet är bristfällig väster om gamla stan eller obefintlig öster om gamla stan. Utvecklingen av regionen och Nacka kommun begränsas av kapacitetsproblemen över Saltsjö/Mälarsnittet. Södra länken har inneburit storförbättring av tillgängligheten men begränsas norrut av den redan hårt belastade Essingeleden. Detta medför köbildning under högtrafiktid i Södra Länken och avstängd trafik.

Essingeleden behöver avlastas med en västlig förbindelse även för Södra Länkens skull. Det är också angeläget att planeringen för östlig förbindelse fortsätter och inte försenas.

Nynäshamns kommun

Nynäshamns kommun förordar alternativ Förbifart Stockholm. Förslag till kommunstyrelsens yttrande har utarbetats tillsammans med övriga Södertörnskommuner som då i likhet med de andra yttrandena beskriver behovet av ökad infrastruktur mellan regionhalvorna. Nynäshamn berörs inte direkt av de föreslagna utbyggnadsalternativen. Indirekt har dock trafiksituationen och sätten att lösa förbindelser inom regionen stark påverkan på kommunens utvecklingsförutsättningar.

Utöver de gemensamma synpunkterna som tagits fram för södertörnskommunerna poängteras möjligheter till transporter till/från den kommande Nynäshamns Hamn.

Reservation: Sverre Launy (v) till förmån för sitt egna yttrande.

Salems kommun

Kommunstyrelsen i Salems kommun tillstyrker alternativ Förbifart Stockholm. Kommunen menar att Förbifart Stockholm bäst uppfyller södertörnskommunernas utgångspunkter för väginfrastrukturens utveckling. Salems kommun berörs inte direkt av vägprojektet men bedömer att vägförbindelsen har mycket stark påverkan på Salems och södertörns utvecklingsförutsättningar.

Förbättrande förbindelser mellan de två regionhalvorna är viktig för näringslivet och arbetsmarknaden samt motverkar en uppdelning av regionen. Södertörnsborna och näringslivet behöver bättre förbindelser med arbetsmarknaden i norra regiondelen och inte minst med Arlanda och flygkommunikationer. Kommunen bedömer det angeläget att påskynda planering och byggstart men uttrycker samtidigt en oro över säkerheten vid långa restider i 8 km vägtunnlar med 10-20 minuters restid. Ytläge bör övervägas för en större del av sträckan vid fortsatt planering

Sigtuna kommun

Vid en sammanvägd bedömning av de presenterade alternativen svarar Förbifart Stockholm bäst upp mot de regionala utvecklingsmålen och strategierna för transportsystemets utveckling. Dessutom grundar sig den regionala utvecklingsplanen på Förbifart Stockholm och enligt Sigtuna kommun gagnar alternativet bäst både den interregionala tillgängligheten och ger Sigtuna kommuns invånare den effektivaste transportförsörjningen.

Kommunen pekar dock på ett behov av att medel avsätts för att bygga sydgående avfartsramper på väg E4 vid Måby trafikplats som ett led i att öka tillgängligheten till Arlanda som är en viktig strategisk målpunkt. Kommunen stöder en lokalisering av Stockholm Nord till Häggvik på grund av bl.a. den strategiska kopplingen mellan Förbifart Stockholm och Häggvik.

Sollentuna kommun

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

Kommunen pekar vidare på att utredningen inte visar någon tillfredsställande lösning för bullerskydd på sträckan Silverdal-Häggvik. Ventilationstorn intill området på Tallåsvägen i Helenelund är inte acceptabelt. Åtgärder krävs för problemen med PM10 halter och bullernivåer, oavsett alternativ.

Förbifarten har den positiva effekten att en minskning av trafiken på E4 söderut medför en minskning av bullerbelastning och luftföroreningar. Sjön Ravalen anses inte lämplig som recipient för dagvatten. Alternativ kan vara att vattnet leds till Edsviken via Järvatunneln.

Sollentuna förordar ett mindre kostsamt förslag med mer förläggning ovan jord som jämförelsealternativ. I bedömningen borde bilisternas upplevelsevärden vägas in. Kommunen vill se en jämförelse mellan vad kostnaderna för skydd av naturområden mot vad dessa medel skulle räcka till för att förbättra situationen för de människor som idag är utsatta för bullerstörningar.

Utredningen borde redovisa möjliga etapputbyggnader och effekterna av dessa. Utredningsområdet måste utvidgas mot öster för att visa effekter vid anslutning till Häggviksleden.

Sollentuna understryker vikten av att särskilt beakta skogsområdet Fyndet vid senare detaljprojektering såsom Hjulsta-Häggviks enda närströvsområde. Kommunens krav på gångförbindelse Töjnan-Hansa blir ännu starkare med redovisad utformning.

Reservationer: Peter Godlund (mp) och Ingvar Åhman-Eklund (sp).

Solna Stad

Solna stad förordar alternativ Förbifart Stockholm.. Kommunen konstaterar vidare att ökad trafikkapacitet krävs i Saltsjö-Mälarsnittet väster om Essingeleden.

Kombinationsalternativet uppfyller inte detta krav och är därför inte godtagbart. Alternativet Diagonal Ulvsunda ger inte några påtagliga fördelar för Solna stad jämfört med Förbifart Stockholm.

En omläggning av väg E18 samt en ny Huvudstaled är absolut nödvändig för att Solna stad ska kunna bygga de bostäder och arbetsplatser som planeras i aktuell översiktsplan. En effektiv nord-sydlig förbindelse skulle avlasta det hårt trafikerade regionala vägnätet. Genomfartstrafiken i Solna har ökat kraftigt de senaste åren.

Förbifart Stockholm anses öka tillgängligheten för de regionala kärnorna. De regionala och delregionala kärnorna knyts samman på ett effektivt sätt.

En vägförbindelse i korridoren för Förbifart Stockholm skulle möjliggöra att stombusslinjer kunde knyta samman de regionala kärnorna som pekas ut i RUFSS, så som Kungens Kurva/Skärholmen, Barkaby-Jakobsberg samt Kista-Sollentuna-Häggvik. Därför bör Förbifart Stockholm kompletteras med åtgärder som förbättrar kollektivtrafiken.

Reservation: Thomas Magnusson (v) och Leena Nystrand (mp).

Stockholms stad

I yttrandet anges att Stockholms stad anser att det lämpligaste läget för en ny förbindelse över Mälaren väster om Essingeleden är Förbifart Stockholm.

Trafikleden är inarbetad i stadens översiktplan samt i den regionala utvecklingsplanen "RUFSS".

För att klara en hög tillväxttakt kombinerat med en hållbar utveckling och sund stadsmiljö, måste infrastrukturen förbättras och byggas ut. Den pågående integrationen med Mälardalen och omgivande regionen är viktig för Stockholm liksom för övriga städer i området. Trafiksystemet i och runt Stockholm är mycket sårbart. Behovet av en förbindelse över Saltsjö- Mälarsnittet behövs för såväl kollektivtrafik som såväl biltrafik.

Reservation: Ann- Margarethe-Liv (v) och Christopher Ödemann(mp)

Stadsledningskontoret anser att en förstärkning av förbindelserna över Saltsjö-Mälarsnittet är en förutsättning för Stockholms ekonomiska utveckling. Det är viktigt att det blir en utveckling i stockholmsregionen med en gemensam bostads- och arbetsmarknad. En utökad kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet är också en förutsättning för att inte segregationen i regionen skall öka.

Mark- och trafiknämnden konstaterar ett behov av ökad kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet. Kombinationsalternativet och den föreslagna utbyggnaden av Huvudstaleden löser inte bristen på kapacitet över Mälaren väster om Essingeleden och bör avföras från fortsatt planering. Dessutom kan inte den tillkommande pendeltågstunneln i alternativet integreras i ett framtida pendeltågssystem. Utformningen av förbifartens anslutning till väg E4 vid Kungens Kurva /Skärholmen måste studeras ytterligare för att få en bra och effektiv anslutning till det lokala gatunätet och för att reducera trafikledningens barriäreffekter.

Kontoren rekommenderar Vägverket att gå vidare med Förbifart Stockholm för tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken.

Stadsbyggnadsnämnden framför att Vägverkets båda utbyggnadsalternativ med företräde för Förbifart Stockholm väl uppfyller målen om framkomlighet, regionstruktur och ekonomiskt tillväxt. Kombinationsalternativet förbättrar enbart framkomligheten i de centrala delarna och på infartsledningarna men är bättre vad gäller trafiksäkerhet och miljö.

Sammanställning av svar från de stadsdelsnämnder som fått remissen för egen del.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning förordar Förbifart Stockholm som det alternativ som bäst lever upp till de syften och mål som Vägverket och riksdagen formulerat inför an-läggandet av en nord-sydlig förbindelse genom stockholmsregionen. Alternativet ger bäst förutsättningar för möjligheten att kunna

färdas genom länet utan att belasta centrala Stockholms vägar, att skapa en förbifart för långdistant trafik, att förbättra framkomligheten på infartslederna, att skapa en flerkärnig region och att skapa en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen.

Bromma stadsdelsnämnd förordar alternativ Förbifart Stockholm som den bästa lösningen på de nord-sydliga trafikförbindelserna i länet eftersom denna lösning ger, enligt nämndens bedömning, den största avlastande effekten för Bromma.

Nämnden vill samtidigt helt avvisa Vägverkets andra förslag, Diagonal Ulvsunda, som man inte tror kommer att lösa Brommas trafikproblem. Detta eftersom trafikleden planeras så nära den befintliga Essingeleden varför den inte kommer att avlasta Bromma från de starka trafikströmmarna från Mälaröarna och övriga västerort.

Rinkeby stadsdelsförvaltning anser att samtliga förslag förutom nollalternativet innebär långsiktiga lösningar på hur trafiken skall ledas genom eller förbi Stockholm. Förvaltningen anser dock att den bästa lösningen för genomfartstrafiken är den som leder trafiken förbi de centrala delarna av staden – Förbifart Stockholm. Sett ur ett Rinkebyperspektiv blir tillgängligheten god både mot norr och söder genom anslutningen vid Hjulsta trafikplats.

Hägerstens stadsdelsnämnd anser utifrån nämnda förutsättningar att Förbifart Stockholm är det bästa alternativet.

Det som talar för Förbifart Stockholm och mot Diagonal Ulvsunda i det lokala perspektivet är de ökade luftföroreningarna på vägavsnittet mellan Kungens Kurva och Västertorp, ett torn vid tunnelmynningen i Västertorp som även kan uppfattas störa estetiken och stora bullerstörningar under den relativt långa byggtiden.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd har tagit del av jämförelsen mellan de tre redovisade för-slagen i vägutredningen. Nämnden anser att förslaget Förbifart Stockholm är lämpligast. Båda vägalternativen är enligt vägutredningen sannolikt samhällsekonomiskt lönsamma, men Förbifart Stockholm kan ge något bättre trafikekonomi på lång sikt. Dessutom är det så, att Förbifart Stockholm är en viktig förutsättning för att Lunda företagsområde ska kunna leva och utvecklas.

Kista stadsdelsförvaltning anser att kapaciteten över Saltsjö-Mälaravsnittet behöver för-stärkas för att möta ett växande framtida trafikbehov. Tre alternativ finns: Förbifart Stockholm, Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet. Alternativ Förbifart Stockholm förordas, eftersom denna lösning ger den största avlastande effekten för Bromma.

Liljeholmens stadsdelsförvaltning anser att ett regionalt perspektiv måste fälla avgörandet i frågan om vilket av vägutredningens alternativ som skall förordas. Den vägutredning som Vägverket redovisar anser förvaltningen sammantaget, ur ett

regionalt perspektiv, peka på Förbifart Stockholm som det bästa alternativet. Stockholms stad har dessutom i sin planering sedan mer än tio år utgått ifrån att Förbifart Stockholm skall byggas. Förvaltningen förordar därför att Förbifart Stockholm byggs.

Skärholmens stadsdelsförvaltning anser att Förbifart Stockholm behövs för att Skärholmen – Kungens Kurva ska utvecklas till en regional kärna. Det är viktigt att kommunerna arbetar aktivt för att planerna för Förbifart Stockholm inte försvårar eller fördröjer den fortsatta utbyggnaden av Skärholmen – Kungens Kurva. Även om det inte ingår i utredningen så borde möjligheten att färdas kollektivt på Förbifart Stockholm, undersökas.

Sundbybergs stad

Sundbybergs stad förordar alternativet Förbifart Stockholm framför de andra alternativen som bör avföras från fortsatt planering. Kommunen konstaterar ett behov av förbättrade förbindelser över Saltsjö- Mälarsnittet. Trots Södra Länkens öppnande som inneburit positiva effekter visas att Essingeleden inte har tillräcklig kapacitet för trafiken i nord-sydlig riktning. Genom en ny västlig förbifartsled ges de grundläggande förutsättningarna för att de viktigaste utvecklingsmålen och strategierna för transportsystemets utveckling skal kunna förverkligas. Kommunen understryker att även om utbyggnaden av regionala kärnor inte är realistisk till alla delar, är Förbifart Stockholm anpassat till förslaget om en ny regionstruktur. Alternativet bör och kan kompletteras med ytterligare åtgärder som förbättrar kollektivtrafiken.

Inom kommunen har genomfartstrafiken ökat på ett oacceptabelt sätt och en snar ombyggnad av E18 är nödvändig men även en Huvudstaled är angelägen. Kommunen påpekar att redovisade trafikmängder för Enköpingsvägen inte är korrekta, sannolikt beroende på att underlaget inte medräknat trafikeffekterna från de nya exploateringsområdena bl.a. Ursvik, Brotorp, Järvastaden, och Råsta.

Södertälje kommun

Kommunstyrelsen i Södertälje kommun tillsammans med övriga södertörnskommuner har i olika sammanhang framfört vikten av förbättrade förbindelser mellan de två regionhalvorna.

Kommunen berörs inte direkt av de föreslagna utbyggnadsalternativen men konstaterar att alternativ Förbifart Stockholm bäst uppfyller Södertäljes och södertörnskommunernas syn på hur väginfrastrukturen kan stödja regionens utveckling mot en gemensam arbetsmarknad och en flerkärnig region. Det som talar

emot Förbifart Stockholm är att sträckningen är det sämsta alternativet ur miljösynpunkt (natur- och kulturmiljön och friluftslivet).

I yttrandet påpekas att den nordsydliga förbindelsen inte är klar förrän om ca 15 år. Det är därför väsentligt att förbättra kommunikationerna mellan den södra och norra regionhalvan i ett mycket kortare perspektiv. Trafiken med genomgående tåg mellan Södertälje syd och Flemingsberg via Stockholm C till Arlanda/Uppsala borde återupptas.

Reservation: Mats Pertoft (mp) och Staffan Norberg (v)

Ersättaryrkande: Tage Gripenstam (c).

Tyresö kommun

Kommunstyrelsen i Tyresö kommun konstaterar att alternativ Förbifart Stockholm bäst uppfyller södertörnskommunernas utgångspunkter för vägsystemets utveckling. Fjärrtrafiken genom Stockholm måste styras bort från Essingeleden till en västligare belägen led.

En förbättrad infrastruktur över Saltsjö/mälarsnittet är av avgörande betydelse för Södertörns fortsatta utveckling som tillväxtregion för ett expanderande näringsliv, för ett ökat bostadsbyggande och för att minska miljöbelastningen. Satsningen på förbifarten ger enligt kommunen möjlighet att bl.a. utveckla telekomaxeln från Kista till Haninge och Nynäshamn och att utveckla bioteknikaxeln från Uppsala via Stockholm, Flemingsberg till Södertälje.

Kommunen anser att Citybanan och Förbifart Stockholm måste byggas snarast för att stärka regionen som en gemensam och integrerad enhet vilket medför förbättrade möjligheter för regionens utveckling och stärkt regional balans.

Kommunen påpekar att frågan om transporter av farligt gods nogsamt bör undersökas i den fortsatta planeringen.

Reservation: Mikael Gustafsson (v)

Ersättaryrkande: Marie Åkesdotter (mp)

Upplands Bro kommun

Kommunen har tidigare ställt sig positiv till Förbifart Stockholm. Samma synpunkter som framfördes vid det utökade samrådet 2002 gäller även nu.

Kommunen är positiv till att utveckla en flerkärnig region med goda tvärförbindelser.

Kommunen pekar på att Förbifart Stockholm bidrar till att flytta tyngdpunkten i Stockholmsregionen västerut där de bästa utbyggnadsmöjligheterna finns. För Upplands Bro innebär en flerkärnig struktur fördelar jämfört med dagens situation.

En flerkärnig struktur med goda kommunikationer ger bättre möjligheter att nå arbetstillfällen, service mm med mindre tidsinsats än idag.

Upplands Väsby

Kommunen finner att Förbifart Stockholm bäst uppfyller de transportpolitiska målen. I tidigare yttranden har kommunen betonat vikten av att mer resurser avsätts från staten till vägar och kollektivtrafik i stockholmsregionen. Detta krävs för att förhindra eftersläpning av investeringar och utveckling i regionen och risk för att nödvändig bostadsutbyggnad försenas/förhindras. Kommunen bedömer att en Förbifart är helt nödvändig för att hålla ihop regionen och stärka förutsättningarna för ekonomisk tillväxt.

Kommunen konstaterar att kapaciteten på den spårbundna trafiken måste förbättras snarast. Investering i spårbunden trafik kan inte ersätta nödvändiga väginvesteringar utan skall ses som nödvändiga komplement.

I Miljökonsekvensbeskrivningen redovisas dock inte några miljökonsekvenser norr om Häggvik trots att alla alternativen innebär ökade trafikrörelser på väg E4 med ökade utsläpp. Miljökvalitetsnormerna för partiklar överskrids redan längs väg E4. Ökad trafik innebär även risk för ökade ljudnivåer i ett redan bullerstört område. Kommunen efterfrågar därför i nästa skede en redovisning av effekter av den ökade trafiken på väg E4 i Upplands Väsby.

UNO (Utveckling Nord Ost)

(Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåkers kommuner)

Nord Ostkommunerna i UNO förordar alternativet Förbifart Stockholm.

Kommunerna har tidigare uttalat sig i gemensamt att ”Norrortsleden med Förbifart Stockholm är det samrådsalternativ som utan jämförelse bäst bidrar till att minska Nordostsektorns och regionens vägtrafikproblem”

UNO prioriterar en genare förbindelse till bl.a Kungens Kurva, Flemingsberg, Södertälje och södra Mälardalen enligt Förbifart Stockholm, före en ökad tillgänglighet till sydöstra delen av regionen enligt alternativ Diagonal Ulvsunda.

UNO kommunerna önskar även, som ett nödvändigt komplement, en förbättring av kollektivtrafiken till den södra regiondelen.

I den gemensamma visionen för UNO kommunerna finns planer på en ny pendeltågslinje från City till Arninge och därefter via Åkersberga en fortsättning till Norrtälje.

Deltar inte i beslutet: Bo Eknert (mp).

Värmdö kommun

Värmdö kommun är mycket positiva till både Diagonal Ulvsunda och Förbifart Stockholm med knapp övervikt för Diagonal Ulvsunda. Det framhålls i yttrandet att man ser det ytterst angeläget att det överhuvudtaget byggs effektiva kringfartsleder i

stockholmsregionen som en förutsättning för fortsatt utveckling av regionens bostads- och arbetsmarknad.

Öppnandet av Södra Länken har fått stor betydelse för Värmdö då det blivit åtskilligt snabbare att nå Essingeleden. Diagonal Ulvsunda bedöms vara det mest intressanta alternativet för invånarna på Värmdö eftersom Södra Länken kopplas ihop med Diagonal Ulvsunda vid Aspudden som leder till trafikplats Kista där många Värmdöbor arbetar. Leden uppmuntrar inte kollektivåkande vilket måste kompenseras med attraktiva stormbusslinjer, t.ex. Gustavsberg- Kista.

Förbifart Stockholm är inte ointressant för Värmdö kommun eftersom den avlastar Essingeleden så att framkomligheten ökar och att södra Länken därmed kan hållas öppen. För Värmdöbornas arbetsresor blir dock Förbifart Stockholm mindre intressant eftersom den går längre västerut och ansluter till färre befintliga arbetsplatser.

Reservation: Lars Alenfalk (c) och Mats Skoglund (v)

REGIONALA ORGAN, KOMMUNALA BOLAG OCH ENHETER

Brandkåren Attunda

Förutsättningar för effektiva och säkra räddningsinsatser måste skapas redan under projekteringen. Köbildningar ökar risker för olyckor och bör reduceras.

Kombinationsalternativet ger störst förbättring av trafiksäkerhet på grund av ökad kollektivtrafik och minskad biltrafik. Trots bedömd ökad trafik förväntas de båda utbyggnadsalternativen reducera antalet döda och svårt skadade vilket gör att något av dessa alternativ är att föredra.

Länsarbetsnämnden

Länsarbetsnämnden i Stockholms län konstaterar att ökad tillgänglighet mellan länets olika delar bidrar till en fungerande arbetsmarknad men avstår från att förorda något av alternativen eftersom frågan ligger utanför länsarbetsnämndens ansvarsområde.

Regionförbundet i Uppsala län

Regionförbundet förordar Förbifart Stockholm då det ger större tillgänglighet till Flemingsberg, Barkarby - Jakobsberg samt Kista – Sollentuna. Alternativet ger också god anslutning till vägarna E4, E18 och E20.

Förbundet konstaterar att konsekvenserna för angränsande län är knapphändigt beskrivna och uppfattningen är att ett så omfattande och strukturerpåverkande projekt som en ny förbindelse genom Stockholm måste analyseras i storregionalt Stockholm Mälarperspektiv. Förbundets uppfattning är att projektet skulle stärkas av en sådan redovisning.

Regionförbundet Sörmland

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

Regionförbundet anser att Förbifart Stockholm sammantaget är det bästa alternativet och att detta på bästa sätt stödjer utvecklingen av flerkärnig Stockholm Mälaregion. Regionförbundet förordar att arbetet inriktas på ett genomförande av detta alternativ.

Förbundet konstaterar att Alternativet Diagonal Ulvsunda innebär en mer direkt förstärkning av Essingeleden och förbättrad tillgänglighet till några halvcentrala målpunkter i nordvästra Stockholm och E4 medan Förbifarten ansluter bättre till Stockholmsregionens centrala kärnor.

Utredningen har gjort en för snäv definition av regionbegreppet. En nordsydlig förbindelse är inte enbart en angelägenhet för Stockholm. Effekter för de närliggande länen beskrivs knapphändigt medan tillgängligheten inom Stockholms län redovisas detaljerat. Förbundet anser att projektet skulle stärkas av att sättas in ett storregionalt perspektiv med avseende på tillgänglighet till målpunkter som Arlanda.

Stockholms läns landsting - Region- och trafiknämnden

Region- och trafiknämnden förordar Förbifart Stockholm som huvudalternativ i det fortsatta utredningsarbetet. Nämnden konstaterar att Förbifarten utgör det alternativ som den regionala utvecklingsplanen för stockholmsregionen baserats på. Region och trafiknämnden framhåller att Förbifart Stockholm har ett starkt stöd i regionen och i de kommunala översiktsplanerna utgör en viktig förutsättning för markanvändningsplaneringen och trafiksystemet.

Stockholm Vatten AB

Stockholm Vatten AB kan inte ta ställning till vilket av utbyggnadsalternativen som är att föredra. Alla utbyggnadsalternativen kommer att beröra bolagets ledningssystem och kräver kontakter mellan vägverket och bolaget. Stockholm vatten betonar att utbyggnadsalternativen har olika miljöeffekter. Frågan om klimatförändring och pågående ökningstakt av koldioxid till atmosfären borde ha hög prioritet.

Stockholms Hamn AB

Stockholm Hamn AB förordar Förbifart Stockholm eftersom den är den mest attraktiva vägdragningen och framhåller stora fördelar för transportnäringen. Bolaget pekar på det är främst framtida fordonstrafik till och från hamnarna i Kapellskär respektive Nynäshamn som kommer att påverkas positivt av en förbifart runt Stockholms centrala delar. Stora tids- och miljövinster uppnås för främst transporter med start- och målpunkt västerut eller i södra Sverige respektive norr och söderut.

Bolaget redovisar verksamhetsprognoser för år 2028 med förkortade transporttider vid en färdigställd kringfartsled motsvarande ca 56 000 timmar för lastbilstrafik till och från Kapellskär och Nynäshamn.

Norra Länkens färdigställande kommer däremot att innebära stora fördelar för Värtahamnen/Loudden. Trafiken till och från Stadsgårdskajen bedöms dock kunna påverkas positivt av en kringfartsled.

Bolaget framhåller Östersjöregionen som en av världens starkaste tillväxtregioner framöver med en mycket omfattande privatturism som kommer att gå sjövägen via hamnar i Stockholmsregionen.

Stockholm Brandförsvar

Brandförsvaret tar inte ställning till något av alternativen utan konstaterar att långa tunnelavsnitt planeras och det är det betydelsefullt att titta på optimala säkerhetslösningar och inte bara använda befintliga lösningar för Södra och Norra Länken som mall. Brandförsvaret efterlyser utredning i MKB om "hur tunnelförläggning påverkar skadescenarier, t.ex. ett antal brandscenarier, bränder i tekniska system".

Det är viktigt att säkerställa yalternativ för transport av farligt gods via ett omledningsvägnät där man tagit hänsyn till bl.a. bebyggelse och risker.

Brandförsvaret ser allvarligt på kösituationer i tunnlar och särskilt om båda tunnelrören är belastade. Brandförsvaret hävdar med bestämdhet att nord- sydliga förbindelser skall förses med automatisk sprinkleranläggning som motverkar snabb brandspridning som därmed kan skydda mot ras i konstruktioner. Brandförsvaret förutsätter att självutrymning och skyddslösningar inte bygger på räddningstjänstens medverkan och att det säkerställs att räddningstjänsten skall kunna genomföra snabb och säker räddningsinsats vid en olycka. Risk och säkerhetsfrågor bör vid fortsatt planering ske i arbetsgrupp där brandförsvaret föreslås ingå.

Södertörns Brandförvarsförbund

Förbundet förordar Förbifart Stockholm eftersom det avlastar en olycksdrabbad vägsträcka (Smista - Västertorp).

Därutöver anser förbundet att automatisk sprinkleranläggning bör installeras i tunnlar på grund av erfarenheter som visar på tydliga svårigheter att genomföra effektiva räddningsinsatser i tunnlar. På samma sätt är det viktigt utrymningar vid bränder i tunnel ska kunna genomföras utan hjälp av räddningstjänsten.

Förbundet pekar på betydelsen att lösa köproblematiken för att kunna genomföra effektiva insatser och är därför positiv till ett fungerande omledningsvägnät som delvis kan lösa problem med köbildningar och framkomlighet för räddningstjänst mm.

Förbundet påpekar att olyckor med miljöfarliga transporter är relativt frekventa vilket ställer höga krav på säkerhet om dessa transporter överhuvudtaget skall ske i vägtunnlarna. Bästa möjliga teknik och utformning skall användas för säkerhetskonceptet och skall konceptet användas från Södra Länken bör denna omvärderas/uppdateras.

ORGANISATIONER

Arbetsgruppen för bevakning av innerstadsledningens utveckling Stora Essingen

Arbetsgruppen stöds av bl a Stora Essingens Villa och Fastighetsägareförening, Essinge Hembygdsförening, Essingemoderaterna, samt Essingskolans föräldraförening.

Den största samhällsnyttan säkerställs genom en led längre västerut än Diagonal Ulvsunda. Förbifart Stockholm är mest lämplig för trafik i nord-sydlig riktning och bidrar bättre till att tillgodose Stockholms framtida behov av mark för bebyggelse. Förbifart Stockholm förbättrar också trafiksituationen för de som bor på Ekerö. Möjligheten att kombinera en vägtunnel med utbyggnad av tunnel för spårtrafik bör undersökas. Ur säkerhetssynpunkt är Förbifart Stockholm att föredra eftersom inte så många tätbebyggda områden berörs.

Diagonal Ulvsunda bedöms vara mer svårbyggd, flera krosszoner passeras bl a det djupa Oxhålet mellan St Essingen och Bromma. Västra delarna av Gröndal utgörs av utfyllnad med sprängsten. Farhågor finns att gränsvärden för luftmiljön kommer att överskridas på Stora Essingen och arbetsgruppen undrar viken myndighet som bär ansvaret ifall gränsvärden överskrids. I tätbebyggda områden är det svårt att hitta mark för eventuella pumpstationer.

I tätbebyggda områden finns också risker för skador på brunnar och bergvärmeanläggningar. Ett fylligare material om geologi och luftföroreningar efterlyses i utredningsmaterialet.

Arbetsgruppen vill att Diagonal Ulvsunda avförs ur utredningen.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

Synpunkter som lämnats tidigare kvarstår. En motorled på en bro över Mälaren och tvärs genom Grimstaskogen föröder området. Även om leden läggs i tunnel, innebär byggandet alltför omfattande ingrepp i den känsliga naturen. Lovö och Grimsta är de mest oexploaterade områden som finns i Stockholmsområdet och borde därför vara skyddade. Ur detta perspektiv är Ålstensleden ett bättre alternativ. Det är också av intresse att fortsätta utredningen av Noll+-alternativet. Att Grimstaskogen kan ta sig till Lovö med en bro är en klen tröst och kan vara omöjligt för vissa grupper, t ex äldre. Trafikprognoser med trängselskatter borde tagits fram i större utsträckning och Vägverket borde tydligare utrett andra åtgärder än vägutbyggnad.

Miljökonsekvenserna av Förbifart Stockholm anses beskrivna med mindre

detaljeringsgrad än övriga alternativ. Ledens ingrepp i Mälarnaturen är oåterkalleliga.

Bandyvägens villaförening

Föreningen är mest intresserade av den södra tunnelinfarten för diagonal Ulvsunda och dess påverkan för föreningens medlemmar. Stockholms kommun avser att förtäta området och Diagonal Ulvsunda kommer i konflikt med de planerna. Föreningen fruktar mest byggskedet, att de ytor som då måste tas i anspråk samt störningar under byggtiden kommer i konflikt med medlemmarnas intressen. Av dessa anledningar motsätter man sig i första hand en utbyggnad av den framtida trafikplatsen vid Västertorp och i andra hand utbyggnad av Diagonal Ulvsunda i dess helhet. Förbifart Stockholm förordas eller ännu längre västerut belägna alternativ.

Bromma hembygdsförening

Frågorna är komplexa och inte alltid lätt att se vilka konsekvenserna blir. Förbifart Stockholm innebär att natur- och kulturmiljöer, främst på Lovön påverkas negativt. Leden kommer att styra bebyggelseutvecklingen på ett för miljön negativt sätt. Diagonal Ulvsunda blir också styrande för bebyggelseutvecklingen. Miljöpåverkan blir stor inte minst vid Ulvsundaplan vilket är oacceptabelt för föreningen. Kombinationsalternativet är det mest intressanta och kan innebära att biltrafikens betydelse kan börja minska vilket är positivt för Bromma trädgårdstadsområde där de negativa effekterna av biltrafikens tillväxt kunnat konstateras. Kombinationsalternativet förordas.

Bromma socialdemokratiska områdesförening

Samtliga alternativ har negativa effekter för miljön eller för boende. Samtidigt är det viktigt att finna framtida trafiklösningar för att ge möjlighet för Stockholmsregionen att växa. Kombinationsalternativet är ingen lämplig lösning på sikt. Av de två alternativen innebär Diagonal Ulvsunda stor påverkan för de kringboende och också för trafikbelastningen på omgivande vägnät. Det finns också risk för påverkan av Lillsjöområdet som är värdefullt för rekreation. Förbifart Stockholm berör naturvärden på Lovön på ett negativt sätt men berör färre människor. Föreningen förordar Förbifart Stockholm.

Danderyd långfärdsskinnare

Yttrandet lämnas tillsammans med övriga långfärdsskridskoklubbar i Stockholm. Det konstateras att MKB korrekt anger att en ny farled skulle försvåra och ibland förhindra långfärdsskridskoåkning på delar av Mälaren. Detta bör även framgå av

den korridorvisa konsekvensbeskrivningen. Föreningen motsätter sig bestämt att bron över Lambarsundet anläggs på en höjd som förutsätter tillkomst av en ny farled norrifrån.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening

Föreningen anser att Vägverket bör arbeta med ett realistiskt framtisscenario för energisituationen om tio år. Risker är annars att trafiksystemet överdimensioneras. I bilaga redovisas en översikt av framtida energialternativ som inte omfattar fossila bränslen.

Framtidsröster på Mälardöarna

Föreningen anser inte att vägutredningen utgör ett tillräckligt beslutsunderlag för att gå vidare. Istället föreslås en utredning med experter från Banverket och Vägverket, berörda trafikhuvudmän och utövare och Mälardöarnas länsstyrelser. Utredningens syfte ska vara att få fram en helhetslösning som medverkar till en hållbar utveckling i Stockholms- och Mälardöarna regionen. Motiven för Vägverkets kombinationsalternativ efterlyses och den dyra pendeltågstunneln ifrågasätts.

Föreningen Mariehäll

Flera stora byggprojekt planeras i området som redan idag lider av dålig luftkvalitet med överskridande av gränsvärden för PM10 nära Ulvsundaleden. Föreningen kräver att Ulvsundaleden läggs i tunnel, stopp för ytterligare trafikskapande exploateringar och genomförande av Förbifart Stockholm.

Föreningen Nej till Västerleden

Föreningen ansluter till det upprop som görs av miljöorganisationer i Stockholmsregionen:

- Utredningen behöver göras om
- Förbifart Stockholm behövs ej
- Vägutredningen har inte tillämpat fyrstegsprincipen
- Samhällsekonomiska kalkyler är bristfälliga
- En regional planering kräver samverkan mellan Banverket och Vägverket och ska omfatta hela Mälardöarna regionen
- Spårförbindelse är en bättre lösning på Ekerös kommunikationsproblem
- Ekerö kommun riskerar att bli det stora exploateringsområdet
- Förbifart Stockholm skulle troligen vara till förfång för utveckling av Södertörns kärnområden Kungens Kurva – Skärholmen

Föreningen Rädda Lovö

Anser inte att utredningen kan ligga till grund för fortsatt arbete. Föreningen framför misstanken att Vägverket agerat för att få Ekerö kommuns politiker att säga ja till Förbifart Stockholm. Föreningen anser att vägförslagen strider mot övergripande nationella mål. Föreningen fasar över förödelse som drabbar Lovö under byggtiden och tvivlar på att politikerna kommer att stå emot exploateringstrycket som uppkommer på Mälaröarna med en ny trafikled.

Förvaltningsrådet i Äppelviksskolan

Äppelviksskolan ligger i direkt anslutning till Borgberget. Skolan har cirka 600 elever. Under byggtiden kommer skolans ungdomar att störas och man fruktar också de långsiktiga konsekvenserna av ett avgastorn på Borgberget. Utredningen bör kompletteras med konsekvenser för skolbarnen avseende buller och olycksrisker. Förvaltningsrådet anser att Diagonal Ulvsunda ej uppfyller uppsatta mål och har så många negativa konsekvenser för ungdomarna att det bör strykas som alternativ.

Hesselby byalag

Byalaget hänvisar till sammanfattningen av vägutredningen och konstaterar att Kombinationsalternativet har fördelar avseende hälsa, miljö och klimatmål. Byalaget förordar Kombinationsalternativet och bedömer Förbifart Stockholm som det minst fördelaktiga alternativet.

Huddinge Naturskyddsförening

Föreningen ansluter sig till gemensam skrivelse från miljöorganisationerna. Vägalternativen leder till ökad biltrafik och är därmed inte förenliga med en hållbar utveckling. Kombinationsalternativet framstår som ogenomtänkt. Samhällsekonomiska kalkyler saknas.

Hyresgästföreningen Hägersten

Föreningen säger nej till Diagonal Ulvsunda. Området får försämrad miljö och det finns ingen anledning att låta trafiken komma så nära Stockholm om den ska ledas förbi.

Hägerstens Hembygdsförening

Föreningen är negativ till Diagonal Ulvsunda. Trafikstockningarna på E4 kommer att förstärkas, det är oövertänkt att förlägga den så nära stadskärnan. Det är också fel att dra en tunnel under det tätbebyggda Aspuddenområdet. Olägenheterna av bergtransporter spär på en redan dålig trafiksituation.

Hökmossens trädgårdsstadsförening

Föreningen representerar 285 hushåll i ett kulturskyddat område nedanför Hägerstensåsen. Väljer Vägverket att gå vidare med Diagonal Ulvsunda önskas svar på en rad frågor rörande grundvattenpåverkan, placering av ovanmarksanläggningar, ersättning för bergvärmeanläggningar, placering av tunneln i korridoren, bergtransporter och flytt av Hägerstensbadet.

Kungshättans Sportstuguförening

Föreningen omfattar 70 fastigheter på den östra delen av Kungshatt. Föreningen anser att Förbifart Stockholm innebär omfattande miljöskador och påverkan i rekreationsområden. Miljöbelastningen i regionen ökar. Kungshatt utgör en del av en gammal kulturbygd och har en naturmiljö som utgör en utmärkt miljö för sällsynta groddarter, åtskilliga fågelarter och periodvis häckningsplats för såväl berguv som fiskgjuse. Förbifart Stockholm med tillhörande vädringstorn skulle för all framtid skada den unika kultur- och naturmiljön. Föreningen säger nej till Förbifart Stockholm.

Lillsjörådet

Rådet har synpunkter på Diagonal Ulvsunda som får negativa konsekvenser för Lillsjön och den omgivande Lillsjöparken. Lillsjön har betydelse som yngelplats, bl a för gös och risk finns för att ekosystemet påverkas under byggtiden. De trafiklösningar som redovisas innebär att föroreningar från trafiken fortsatt kommer att drabba Lillsjön. Lillsjöområdet utnyttjas flitigt för rekreation och motion.

Lovö Arrendatorsförening

Föreningen kräver att planerna på en Nord-sydlig förbindelse avisas och att fortsatt planarbete utgår från andra förutsättningar än som presenteras i utredningen.

En trafikled under Lovö förstör ovärderliga värden i det unika kultur- och naturlandskapet. Föreningen vill att det geografiska perspektivet vidgas till att omfatta hela Mälardalen där utbyggnad av bostäder sker i omgivande orter i andra län än Stockholms. Av miljöskäl måste utbyggnaden för fler arbetsresor inriktas helt på kollektiva färdmedel. Försöket med trängselavgifter och utbyggnaden av kollektivtrafken måste först utvärderas. Föreningen föreslår att Kombinationsalternativets pendeltågstunnel istället omfattar en sträckning mellan Årstaberget och Sundbyberg och därmed ersätter en del av Banverkets satsning på utbyggnad till fyrspar på sträckan Centralen – Kallhäll. En cirkellinje för tunnelbanan föreslås även. Vidare pekas på terroristhot kopplade till säkerhet i tunnlar och

utrymningsvägar från lågt belägna tunnelsektioner. Vägverket bör bättre redovisa trafikkonsekvenserna för Ekeröborna. Konsekvenserna under byggtiden är oacceptabla för Lovö och arbetena kommer att kräva tillstånd enligt Miljöbalken. Föreningen förespråkar vidare sjötransporter, mindre fordon och snabbspårväg till Skärholmen från Ekerö.

Föreningen Långfärdsskridsko i Västerås

Avger samma yttrande som övriga långfärdsskridskoföreningar, Stockholms Skridskoseglarklubb, Friluftsförbundet och Danderyd, se Danderyds Långfärdsskridskare.

Motormännens Riksförbund

Motormännen framhåller att kringfartsleder ökar framkomligheten och förbättrar trafiksäkerheten. Kombinationsalternativet avvisas då det innehåller vägvgifter. Båda vägalternativen uppvisar nyttor relaterade till projektmålen. Diagonal Ulvsunda har fördelen att den kopplas ihop med Södra Länken och Essingeleden men ger betydligt större påverkan för de boende, på bebyggelsen och för samhällslivet än vad Förbifart Stockholm ger. Sammantaget gör detta att alternativet Förbifart Stockholm förordas.

Miljöpartiet de gröna på Mälaren

Partiet anger flera skäl varför utredningen inte kan ligga till grund för fortsatt arbete. Det är resurseffektivt att först pröva ekonomiska styrmedel innan man investerar i ny infrastruktur. Vägalternativen försvårar en hållbar samhällsutveckling. Ökande bensinpriser kan förändra resvanorna. Kombinationsalternativet är inte verklighetsförankrat. Det saknas samhällsekonomiska kalkyler. Förbifart Stockholm innebär allvarliga konflikter med natur- och kulturintressen och ger bestående intrångsskador. Ekerö kommun har i folkomröstning tidigare sagt nej till Västerleden. En ny led leder till exploatering på Mälaren. Vägverket, Banverket, SL och länsstyrelsen bör därför få i uppdrag att gemensamt göra en trafikutredning för västra Stockholmsområdet som en del i Mälarenregionen.

Mälarenhöjden-Axelsbergs Socialdemokratiska förening

Föreningen stöder till fullo projektmålen men har invändningar mot att utredningen inte redovisar konsekvenser av ökande energipriser som kan innebära att både bilåkande och kollektivtrafiken påverkas. Vidare bör kombinationsalternativet fördjupas för att analysera vilket kollektivtrafikmedel som är billigast och effektivast på sträckan Häggvik-Älvsjö samt hur ekonomiska incitament kan förbättra

framkomligheten. Som mest önskvärt framstår en kombination av Kombinationsalternativet och Förbifart Stockholm som både uppfyller projektmålen och förbättrar för kollektivresande.

Mälardalens Villaägareförening

Föreningen förordar Förbifart Stockholm. Alternativet är troligen det som bäst betjänar en regional utveckling i Stockholms södra och västra delar. Essingeleden är redan idag hårt belastad och trafiken borde därför länkas av längre söderut än vad som redovisas i Diagonal Ulvsunda. Genom att Förbifart Stockholm ligger i tunnel minskas betydligt miljöpåverkan. Störst miljöpåverkan kommer att ske vid bropassagen över Mälaren söder om Grimstaskogen.

Mälardalens Naturskyddsförening

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

Föreningen Nej till Ålstensleden

Föreningen lämnar ett långt yttrande med bl a 172 kommentarer till miljökonsekvensbeskrivningen. En motorvägsled enligt förslaget Diagonal Ulvsunda avvisas med skärpa. Yttrandet sammanfattas i fem punkter:

1. Det är kortsiktigt och feltänkt att bygga en stadsnära förbifart. Målen uppfylls inte.
2. Hälsoriskerna för boende och trafikanter är såväl otillräckligt utredda som oacceptabla.
3. Miljöriskerna är allvarliga och konsekvenserna under byggtiden är omfattande och otillräckligt utredda.
4. Säkerhetsriskerna under byggtiden och under drift för trafikanter och kringboende är oacceptabla
5. De ekonomiska riskerna i projektet är varken överblickbara eller försvarbara.

Föreningen ifrågasätter Vägverkets mandat att formulera projektmål och också att trafik tillväxten blir så stor som anges i prognoserna. Diagonal Ulvsunda är dåligt anpassad till kommunernas markanvändningsplaner. Med Diagonal Ulvsunda blandas lokal och regional trafik med långdistans trafik.

Bland hälsorisker anges allergi hos barn, stomljud och vibrationer, partikelutsläpp, dålig luftkvalitet i tunnlar, utsläpp från avgastorn och tunnelmynningar och ett behov av arbetstunnlar som är svårt att förutse.

Bland miljörisker upptas boendemiljön under byggtiden, hantering av berg- och byggnadsmassor, ingrepp i allén längs Drottningholmsvägen, flyttningen av Hägerstensbadet, bergvärmeanläggningar. Man vänder sig mot en ökad trafikbelastning i Stockholms inre delar.

Bland säkerhetsrisker nämns passagen under Mälaren på stort djup, påverkan på Mälarens vattenkvalitet, grundvattensänkningar, bergtransporter, långsamma fordon i uppförslut, monoton i långa tunnlar. Vidare menar föreningen att Vägverket otillräckligt förklarat omdirigeringen av trafik under byggtiden och att det saknas erfarenhet av att bygga en så lång tunnel genom tätbebyggt område.

Ekonomiska risker är kopplade till osäkerhet om de geotekniska förutsättningarna, och som nämns i en bilaga till rapporten, nya tekniska krav på tunnelsektion och ventilation.

Nätverket Bevara Mälaröarna

Nätverket hänvisar till de nationella miljömålen och menar att vägutbyggnaderna motverkar målen begränsad klimatpåverkan, god bebyggd miljö och frisk luft. Genomförandet av Förbifart Stockholm ger intrång i flera riksintressen och störningar under byggskedet. Mälaröborna får sämre framkomlighet under byggtiden. Det behöver klargöras hur stora de bestående skadorna på den kulturhistoriska miljön blir av de transportvägar, arbets- och omlastningsplatser och hamnar som behövs under byggtiden. Det behövs också en analys av hur alternativen påverkar Mälaröbornas möjlighet att arbetspendla med bil till arbetsplatser inne i Stockholm. Förslag efterlyses som visar hur arbetspendlingen kan underlättas genom bättre kollektivtrafikförbindelser och färjeförbindelser. Vägutredningen behöver göras om för att förslagen bättre ska kunna tillgodose miljömålen och öka möjligheterna för Mälaröborna att färdas på öarna och till och från öarna utan onödig miljöpåverkan, tidsförlust eller kostnader.

Solna hembygdsförening

Solna hembygdsförening har bedömt de två alternativen Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda utifrån vilket som bäst kan bidra till att minska trafiken genom Solna. Förbifart Stockholm ligger längre från regionen och får inte samma avlastande effekt på trafiklederna genom Solna. Föreningen förordar därför alternativet Diagonal Ulvsunda.

Svenska Turistföreningens Stockholmskrets

Svenska Turistföreningens Stockholmskrets anser att utredningen måste redovisa de samhällsekonomiska kalkylerna för de olika alternativen. Av de redovisade alternativen förordar föreningen ett nytt och mer genomarbetat Kombinationsalternativ. Förbifart Stockholm måste avföras från vidare utredning.

Förbifart Stockholm berör fyra kommande naturreservat, Järvafältet, Grimsta, Lovön och Sätreskogen. För Lovön har länsstyrelsen förordnat om skydd av landskapsbilden. Drottningholms slott med omnejd är medtagen på Världsarvslistan. Bron över Långfjärden gör att vägen skär in i Grimsta och den norra delen av Lovön. Förbifart Stockholm ökar trycket på att bygga på Lovön. Avlastningen på trafiklederna i de centrala delarna blir inte så stor som Vägverket redovisar.

Föreningen anser att Diagonal Ulvsunda är att förordas av de två vägalternativen. Vägen fångar upp trafik och underlättar bebyggelse av Bromma flygfält alternativt fortsatt flygtrafik.

Resonemanget om undertryckta resor är intressant och Vägverket borde betona att resonemanget även gäller kollektivtrafik.

En lägre standard på vägalternativen skulle ge möjlighet till att använda pengarna till miljöförbättringar på befintliga och planerade vägar, t ex E 4 och E18.

Stockholms Handelskammare

En väl fungerande infrastruktur är mycket viktig för att underlätta tillväxt och utveckling. Handelskammaren förordar Förbifart Stockholm som har störst chans att uppnå de uppställda projektmålen. Alternativet är viktigt för Mälarenregionens utveckling. Huvuddelen av regionens utveckling kommer att ske i ytterområdena. Genom att leden byggs i tunnel minskar intrången.

Förbifart Stockholm är det bästa av de förslagna alternativen till nord-sydlig vägförbindelse. Det är samtidigt mycket angeläget att projektet kan igångsättas så snart som möjligt.

Stockholms skridskoseglarklubb

Avger samma yttrande som övriga långfärdsskridskoföreningar, Stockholms Skridskoseglarklubb, Friluftsförbundet och Danderyd, se Danderyds Långfärdsskinnare.

Studiecirkel Stoppa Västerleden igen

Ansluter sig till skrivelse undertecknad av 23 miljöorganisationer

Svenska Naturskyddsföreningen

Föreningen finner stora brister i utredningsmaterialet. Frågan om hur man lämpligast skapar effektivare nord-sydliga förbindelser besvaras inte. Genom att definiera en ny förbifart som ett bindande projektmål har utredningen blockerats. Målet ”*ökad tillgänglighet*” sätts i utredningen före alla andra transportpolitiska mål.

Utformningen av Kombinationsalternativet är genant. Inga samhällsekonomiska kalkyler redovisas. Hur problemen ska hanteras innan en eventuell ny motorväg tagits i bruk berörs inte. Studier som visar att trafikproblemen bäst löses utan en ny förbifart negligeras.

Ett avgiftssystem kan utformas så att de flesta av de ambitioner som ligger bakom Vägverkets utredning tillgodoses. Det fortsatta arbetet bör främst inriktas på att finna vägar att snabbt effektivisera Stockholmsområdets trafiksystem dels genom trängselavgifter, dels genom bättre kollektivtrafik. Vägverket bör därvid samarbeta med Banverket och SL.

Varken Förbifart Stockholm eller Diagonal Ulvsunda bör genomföras. De föreslagna vägarna löser inte trängselproblemen. Intrången i värdefulla natur- och kulturmiljöer är oacceptabla. Investerings- och driftkostnaderna är mycket höga i förhållande till nyttan.

Bägge alternativen ger stor negativ miljöpåverkan men Förbifart Stockholm är i särklass värst.

Intrången vid bl a Lovön, Grimsta och på Järvafältet skulle bli mycket stora. Vägen skulle stimulera till ett alltmer utglesat bebyggelsemönster med ökade transportbehov och försämrat underlag för kollektivtrafik, effektiva energi- och

avfallshanteringssystem, social och kommersiell service mm. Förslaget är storstads- och Stockholmsfientligt eftersom det skulle gröpa ur de förtjänster från miljö- och resurshushållningssynpunkt som den täta storstadsstrukturen innebär. Den föreslagna bron Lovön-Grimsta strider mot bestämmelserna i miljöbalken 4 kap, 1 och 2 §§, och är därför inte tillåten.

Svenskt Näringsliv

Ett konkurrenskraftigt näringsliv kräver effektiv transportförsörjning, bra infrastruktur och goda kommunikationer. Det behövs en samsyn mellan transportmarknaden och politikens aktörer för att initiera tillkomsten av lönsamma och ändamålsenliga infrastrukturinvesteringar. Politisk oenighet om utbyggnad av en väggkorridor som knyter samman nord-sydlig trafik har hämmat utvecklingen i Stockholms- och Mälardalsregionen, Sveriges ”tillväxtmotor”. Även nord-sydlig långdistant trafik påverkas negativt så länge som nuvarande flaskhalsar består.

Svenskt Näringsliv förordar alternativet Förbifart Stockholm. I den fortsatta planeringen bör man säkerställa att goda anslutningar byggs till närliggande kombiterminaler och hamnar som därmed möjliggör omlastning till andra transportslag, s k intermodala lösningar. Möjligheterna att genomföra utbyggnaden som PPP-projekt bör särskilt undersökas.

Ulvsunda villaägareförening

Föreningen motsätter sig Diagonal Ulvsunda. Ulvsunda kan redan idag sägas höra till Stockholms centrala delar som enligt projekt målet ska avlastas. Diagonal Ulvsunda når kapacitetstaket och ger därmed ingen förbättring för den långdistanta trafiken. Diagonal ulvsunda ligger för centralt för att stödja hela regionen. Diagonal Ulvsunda är mera en parallell Essingeled.

Förslagets trafikplats vid Ulvsundaplan kommer att bli ett yxhugg genom området. Än mer tung trafik kommer att belasta både Drottningholmsvägen och Ulvsundavägen vilket medför ökad ohälsa för de boende. Tunneln innebär risker både för Lillsjön och för grundläggningen av husen i Ulvsunda villaområde. Alternativ Diagonal Ulvsunda är inte ett acceptabelt alternativ.

23 organisationer på natur- och miljösidan

Ett gemensamt yttrande avges av 23 organisationer, *Föreningen Nej till Västerleden, Föreningen Nej till Ålstensleden, föreningen Rädda Järvaområdet, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, Gröna Bilister, Svenska Turistföreningen, Stockholmskretsen,*

Kollektivtrafikant Stockholm, Alternativ Stad, Nacka Miljövårdsråd, Djurgården-Lilla Värtans miljöskyddsförening, Kungshättans Sportstugeförening, Lovö arrendatorsförening, Svenska Naturskyddsföreningen, Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Huddinge Naturskyddsförening, Mälardalens Naturskyddsförening, Naturskyddsföreningen i Järfälla, Naturskyddsföreningen i Solna-Sundbyberg, Naturskyddsföreningen i Sollentuna, Stockholms Naturskyddsförening, Lovö Hembygdsförening, Framtidsröster på Mälardalarna, Föreningen Rädda Lovö. Flera av dessa organisationer har också avgett egna yttranden.

Organisationerna säger nej till båda vägalternativen eftersom de skulle innebära stora negativa miljöeffekter samtidigt som förslagen inte löser de grundläggande trafikproblemen med bilköer och otillräcklig kapacitet i spårsystemet. Ifall så mycket som 20 miljarder satsas på vägbyggen kommer själfallet kollektivtrafiken och andra samhällsintressen att hamna i strykclass. Inga samhällsekonomiska kalkyler redovisas. Organisationerna ifrågasätter utformningen av kombinationsalternativet, såväl den dyra pendeltågstunneln som avgiftssystemet och hänvisar till den utredning som Naturskyddsföreningen i Stockholms län låtit göra.

Organisationerna kräver att Vägverket gör om utredningen med utgångspunkt från ett läge där trängselproblemen är lösta med hjälp av ett attraktivt och mera genomtänkt kollektivtrafiksystem i kombination med andra åtgärder, t ex avgifter. Utredningen bör ske i samverkan mellan i första hand Vägverket, Banverket och SL.

Ursviks byalag

Ursviks byalag är försiktigt positiva till Diagonal Ulvsunda. Byalaget vill vara framtida remissinstans och pekar på utformningsfrågor av särskild betydelse för de boende. Det gäller kopplingen från Rinkebykorset till tunneln, bergvärmeanläggningar, bullerfrågor och att ventilationsutsläppen inte försämrar utomhusmiljön.

Västerleds trädgårdsstadsförening

Föreningen har yttrat sig löpande under samrådsprocessen. Föreningen avvisar alternativet Diagonal Ulvsunda. Genomfartsleden ligger för nära staden för att lösa trafikuppgiften. Nya trafikproblem kommer att uppstå, t ex vid Ulvsundaplan. Diagonal Ulvsunda utsätter naturvärdena och kulturbebyggelsen för stora påfrestningar. Bergarbeten under villabebyggelsen innebär risk för grundvattensänkning. Förhållanden som uppstår under byggtiden såsom etableringsområden, buller, transporter, transporttunnlar och byggande av luftintag

och luftutsläpp, utrymningsvägar samt skador och ingrepp på befintlig bebyggelse är endast berörda översiktligt i utredningen. Föreningen uttrycker oro för att ersättning för bergvärmeanläggningar endast ger magert utfall.

Utsläpp av stora mängder stoftbemängd luft är inte försvarbart och kommer att riskera hälsan för befolkningen i Bromma.

FÖRETAG MM**A Transport Uppsala****AB Borås Bilfrakt****AB Gustav Perssons Åkeri AB****Anders Söderberg Transport****Antons Transport AB****Arnold Johansson Åkeri AB****A-Transport Jorvid AB****B. Hedlunds Åkeri AB****B. Hildear Transport AB****B. Osméns Åkeri AB****Bandhagen Transport AB****Be-Ce Transport****Bernhardssons Åkeri AB****Bertil Bolin Åkeri AB****Bjersbo Åkeri AB****BJG TRP AB****Bro Fasadvätt AB****Bures Express****C & C Vinimport****C-G Krantz Åkeri AB****Curt Svanbergs Transport AB****Eilert Karlsson Åkeri AB****Enköpings Åkeri AB****Fågelsta Frakt AB****Fågelsta Frystransport AB****Fågelsta Åkeri AB****G. Abrahamsson Åkeri AB****G.E. Gräv & Transport AB****Garpfalk Åkeri AB****Gillis Larsson Transport AB****Gotlands Bilfrakt AB**

Gunnar Wass Åkeri
Göran Sundberg Transporter AB
Göran Wahlbergs Åkeri AB
Hagby Åkeri AB
Hammar Frakt AB
Hammarstedts Distribution AB
Haninge Åkeri AB
Hans Johansson
Henrik Söderbergs Åkeri AB
HMP Transport & Logistik
Hytrans AB
Hägerstens Åkeri AB
Ingarö Bygg Markservice AB
Jan-Owes Distribution KB
Jonas Persson Son AB
Jonny Lindqvists Åkeri AB
K. Horndahls Transport
KLOK Åkeri AB
KNS Bilfrakt AB
L. Sundqvist Åkeri AB
L.U.A. Fraktservice
Lars Anderssons Åkeri
Lars Eric Lisper
Lars Erik Öman Åkeri AB
Lars G. Olsson Åkeri AB
Lars-Olof Lindström Åkeri AB
LinjeTransportörBolaget LTB AB
Mannbergs Åkeri AB
MiljöTrans i Sverige AB
Moven AB
Måsvilan AB
Norgårds svets & smide AB
Nygrens Åkeri i Ljusdal AB

Olsson Transport
OTAB Oljetransport AB
Pallexpressen AB
Pronto Bud HB
Sandahlsbolagen AB
Schenker Åkeri AB
Stockholms Nyttotrafikkommitté
Spetz Transport AB
Spånga Logistik & Transport AB
Spånga-Järfälla Lastbilcentral
Sten G. Lindbergs Åkeri AB
Ström & Co Åkeri AB
Svante Karlsson Åkeri AB
Svempas AB
Sveriges Åkeriföretag ABC åkarna
Thermobud från Lär och Lyft Ingarö AB
Triangelfrakt
Upplands Godsservice AB
Upplands Väsby Frakt AB
Vegby TRP AB
Vendic AB
Viksjö Åkeri
Västbo Transport AB
Zetterholms Åkeri AB
Åkeri AB Arne Erlandsson

Åkerinäringen har stora bekymmer med framkomligheten i Stockholmstrafiken vilket innebär onödiga tidskostnader, onödiga avgasutsläpp och en oerhört stressande arbetsmiljö för våra förare. De har sedan länge framfört nödvändigheten i att bygga en ringled runt Stockholm.

Det är nödvändigt att en effektiv förbifart kommer till stånd med hänsyn till befolkningsökningen och den redan idag högst besvärande trafiken både i citykärnan såväl som på infarterna.

Förbifart Stockholm ser vi som det mest fördelaktiga alternativet eftersom vi då på ett effektivt sätt kan förflytta oss mellan norr och söder över Mälarsnittet och på så vis uppnå en bättre ekonomi, en bättre service till våra transportkunder, en lägre bränsleförbrukning och en bättre miljö för både natur och personal.

AK-konsult Indoor Air AB

Önskar en så snabb byggstart som möjligt av alternativ Förbifarts Stockholm då kösituationen idag är ohållbar.

Undrar över vem som har ansvaret för att åtgärda de flaskhalsar som idag finns längs Drottningholmsvägen vid de trafiksignalreglerade övergångarna vid Drottningholm, FRA-avfarten och Drottningholms golfklubb.

Alustep System AB

Scanlaser AB Östra

Stockholm Södertälje Utvecklings Centrum AB

Vi har tagit del av Er vägutredning och finner att den stärker oss i vår uppfattning att Förbifart Stockholm är det enda alternativ som tillgodoser kraven att:

- Vara en reell förbifart för de E4-bilister som inte skall besöka Stockholm
- Avsevärt förbättra framkomligheten i regionen och avlasta city
- Bäst knyta ihop hela Mälardalsregionen
- Medverka till en flerkärnig utveckling enligt regionplanen
- Ge en gemensam arbetsmarknad (max en timmes resväg enkel resa)
- Ge Stockholm möjligheten till en fortsatt utveckling och tillväxt till framma för Sverige
- Som kan stoppa utflyttningen av företag

Utan Förbifarten kommer transportkostnaderna att fortsätta att fördyras, vilket hindrar utvecklingen i regionen.

Förbifart Stockholm tillgodoser företagen i regionen bäst.

Förbifarten är den felande länken i den yttre tvärleden som visades i den så kallade Dennisöverenskommelsen.

Fatta beslut nu att snarast bygga Förbifart Stockholm

Anläggningstjänst Stockholm AB

Vi har tagit del av Er vägutredning och finner att den stärker oss i vår uppfattning att Förbifart Stockholm är det enda alternativ som tillgodoser kraven att:

- Vara en reell förbifart för de E4-bilister som inte skall besöka Stockholm
- Avsevärt förbättra framkomligheten i regionen och avlasta city
- Bäst knyta ihop hela Mälardalsregionen
- Medverka till en flerkärnig utveckling enligt regionplanen
- Ge en gemensam arbetsmarknad (max en timmes resväg enkel resa)
- Ge Stockholm möjligheten till en fortsatt utveckling och tillväxt till fromma för Sverige
- Som kan stoppa utflyttningen av företag

Utan Förbifarten kommer transportkostnaderna att fortsätta att fördyras, vilket hindrar utvecklingen i regionen. Det är det alternativ som bäst tillgodoser företagen i regionen.

Fatta beslut nu att snarast bygga Förbifart Stockholm

Vi menar även att den så kallade Österleden skall byggas, då kommer Förbifart Stockholm än mer att framstå som bästa alternativ.

Bilspeditions Transportförening

Vägverket har inte kunna prestera några precisa siffror utan endast antaganden gällande flödesstatistik eller genomsnittshastigheter för respektive alternativ trots kontakt både via Internet och personliga möten.

Det är förvånande att det i ett så stort projekt som Nord-sydliga förbindelser inte finns någon samhällsekonomisk kalkyl på tidsbesparingar som respektive alternativ kommer att medföra.

Sett till transportbranschens behov kan inte BTF se att Diagonal Ulvsunda eller Kombinationsalternativet skulle i någon större omfattning kunna öka genomsnittshastigheten vid en nord-sydlig passage. Därför ifrågasätter BTF alternativen Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet och förordar förbifart Stockholm.

Ekenman Fastighet AB

Bolaget förordar Förbifart Stockholm då det skulle främja tillväxten i Vinsta. För att Vinsta skall kunna utvecklas måste det fastställas hur kommunikationerna till och förbi området skall se ut i framtiden.

Företagsgruppen Värtan med omnejd

Företagsgrupperna Stockholm

Lunda Nova Näringslivscenter

Stockholm - Lunda Företagsgrupp

Vinsta Företagsgrupp

Vi anser att det endast finns ett alternativ som ger Stockholm maximal utdelning och det är Förbifart Stockholm.

Stockholm är en storstadsregion och en motor för den svenska ekonomin men som fått en proportionellt liten del av andel av senare års infrastruktuursatsning.

Vid sidan av Vägverkets sammanfattande vägutredning som är utomordentligt pedagogisk och lättfattlig har vi fått ta del av Naturskyddsföreningens kompletterande tankar. Den senare hanterar dagens situation medan Förbifart Stockholm byggs för en framtida utveckling.

Vi anser att om man valt att etablera sig i ett storstadsområde så är man medveten om att det är en miljö med olika typer av störningar som man får acceptera.

Vi förespråkar Förbifart Stockholm och nedan följer några av skälen till varför den är överlägsen:

- Ger E4/E20 en förbifart
- Ökar framkomligheten i regionen och minskar risken för total kaos
- Knyter samman regionen, bland annat blir kommunikationen mellan sydväst och nordväst tidsmässigt rimlig
- Förstör den gemensamma arbetsmarknaden
- Underlättar utvecklingen av den flerkärniga regionen som RTK anvisat
- Möjliggör utveckling och tillväxt i regionen

Företagarna, regionkontoret Stockholm-Gotland

Av de redovisade alternativen har Förbifart Stockholm större möjlighet att uppnå projektmålen jämfört med andra alternativ. Företagarna förordar alltså detta alternativ.

Med anledning av detta ställningstagande vill vi framföra följande:

- Förbifart Stockholm kommer att bidra till betydande tillskott och expansion i den regionala tillväxten. Samtidigt som den kommer att gynna den aktuella

regionen så kommer den även att främja omkringliggande läns näringsliv och invånare.

- Förbifart Stockholm kommer att avlasta de centrala delarna av regionen och därmed även underlätta på vissa infartsleder in till regionkärnan. Alternativet bidrar därigenom till en bättre tillgänglighet till regionens centrala delar, men även inomregionalt. En flerkärnig regionstruktur kommer att skapas.
- Förbifart Stockholm kommer att göra avståndet mellan nord och syd kortare vilket kommer leda till en större möjlighet till integration av människor och företag i de olika delarna av regionen. Bostads- och arbetsmarknaden inom hela regionen kommer att förbättras genom en bättre tillgänglighet för invånarna.
- Större delar av Förbifart Stockholm kommer att bestå av tunnlar vilket kommer att minska intrång och buller för de boende från byggarbete och trafik. Jämfört med andra alternativ kommer Förbifart Stockholm att bidra till störst trafiksäkerhet och minskad sjuklighet.
- För att utveckla Stockholmsområdet till en attraktiv och internationellt konkurrenskraftig storstadsregion behövs fler innevånare och fler företag. Då krävs en infrastruktur placerad och dimensionerad för en region som också kommer att växa till ytan, inte bara förtätas.

Fortum

För att kunna planera eventuella ledningsomläggningar med så få driftstörningar som möjligt krävs samrådsmöten på ett tidigt stadium.

Förbifart Stockholm innebär en högbro mellan Lovön och Grimsta vilket vi ser mycket positivt på.

Gillesviks Förvaltning AB

RNB Retail and Brands

Vi har tagit del av Er vägutredning och finner att den stärker oss i vår uppfattning att Förbifart Stockholm är det enda alternativ som tillgodoser kraven att:

- Vara en reell förbifart för de E4-bilister som inte skall besöka Stockholm
- Avsevärt förbättra framkomligheten i regionen och avlasta city
- Bäst knyta ihop hela Mälardalsregionen
- Medverka till en flerkärnig utveckling enligt regionplanen
- Ge en gemensam arbetsmarknad (max en timmes resväg enkel resa)

- Ge Stockholm möjligheten till en fortsatt utveckling och tillväxt till framma för Sverige
- Som kan stoppa utflyttningen av företag

Med utgångspunkt Kungens kurva och Barkarby är Förbifarten klart bättre än Diagonalen.

Utan Förbifarten kommer transportkostnaderna att fortsätta att fördyras, vilket hindrar utvecklingen i regionen och önskar ett så snabbt beslut som möjligt om byggstart.

Vi tror även att den så kallade Österleden skall byggas. Då kommer Förbifart Stockholm än mer att framstå som bästa alternativ.

KGK Fastigheter

Vi har tagit del av Er vägutredning och finner att den stärker oss i vår uppfattning att Förbifart Stockholm är det enda alternativ som tillgodoser kraven att:

- Vara en reell förbifart för de E4-bilister som inte skall besöka Stockholm
- Avsevärt förbättra framkomligheten i regionen och avlasta city
- Bäst knyta ihop hela Mälardalsregionen
- Medverka till en flerkärnig utveckling enligt regionplanen
- Ge en gemensam arbetsmarknad (max en timmes resväg enkel resa)
- Ge Stockholm möjligheten till en fortsatt utveckling och tillväxt till framma för Sverige
- Som kan stoppa utflyttningen av företag

Förbifart Stockholm kostar lika mycket som Diagonal Ulvsunda men är ur miljösynpunkt bättre då förbifarten ej kommer att passera lika många bostadsområden.

Kombinationsalternativet är ungefär 50% dyrare än de övriga alternativen.

Koplex i Storstockholm AB

Vi har tagit del av Er vägutredning och finner att den stärker oss i vår uppfattning att Förbifart Stockholm är det enda alternativ som tillgodoser kraven att:

- Vara en reell förbifart för de E4-bilister som inte skall besöka Stockholm
- Avsevärt förbättra framkomligheten i regionen och avlasta city
- Bäst knyta ihop hela Mälardalsregionen
- Medverka till en flerkärnig utveckling enligt regionplanen
- Ge en gemensam arbetsmarknad (max en timmes resväg enkel resa)

- Ge Stockholm möjligheten till en fortsatt utveckling och tillväxt till fromma för Sverige
- Som kan stoppa utflyttningen av företag

Utan Förbifarten kommer transportkostnaderna att fortsätta att fördyras, vilket hindrar utvecklingen i regionen och önskar ett så snabbt beslut som möjligt om byggstart.

Lambarö fastighetsägarförening

Begäran om vidare miljöutredning rörande Lambarö rörande de effekter som en eventuell brobyggnad över Lambaröfjärden medför för oss boende på Lambarö.

Efter att ha medverkat vid det informationstillfälle och där diskuterat miljöutredningen med föredragshållarna i fråga blev det klart att miljöutredningen ej har tagit hänsyn till de direkta konsekvenser som drabbar de boende på Lambarö vid ett eventuellt brobygge. Ett exempel är de specifika fallbeskrivningar som finns i miljöutredning rörande vattenkvalitén vid en eventuell olycka.

Miljöutredningen är baserad på vattnets kvalitet när det kommer till Görvälns reningsverk, vilket ligger ca 10,5 km från brobygget i fråga. Lambarö ligger endast ca 2,5 km från bron. Då inget kommunalt vatten finns på Lambarö och majoriteten av åretruntboende på Lambarö i dagsläget tar sitt vatten direkt från sjön och har egna reningsverk för att få dricksvatten anser vi att detta måste utredas vidare.

PP Polymer AB

Vi anser att Förbifart Stockholm bäst tillgodoser företagen i regionen.

Med utgångspunkt Kungens kurva och Barkarby är Förbifarten klart bättre än Diagonalen.

Vi tror även att den så kallade Österleden skall byggas. Då kommer Förbifart Stockholm än mer att framstå som bästa alternativet.

Inom konsultbranschen är det av stor vikt att kunna förflytta sig snabbt mellan olika kunder runt centrala Stockholm. Idag kan det ta längre tid att åka mellan kunder i staden än till kunder 10 mil bort.

Med en utbyggnad av infrastrukturen blir verksamheten effektivare och ger därmed möjligheter till utveckling och expansion.

Utan Förbifart Stockholm avstannar tillväxten och företag kommer att fortsätta att flytta ut på grund av trafiksituationen.

Sätra Segeltorp Företagsgrupp

Vi har tagit del av Er vägutredning och finner att den stärker oss i vår uppfattning att Förbifart Stockholm är det enda alternativ som tillgodoser kraven att:

- Vara en reell förbifart för de E4-bilister som inte skall besöka Stockholm
- Avsevärt förbättra framkomligheten i regionen och avlasta city
- Bäst knyta ihop hela Mälardalsregionen
- Medverka till en flerkärnig utveckling enligt regionplanen
- Ge en gemensam arbetsmarknad (max en timmes resväg enkel resa)
- Ge Stockholm möjligheten till en fortsatt utveckling och tillväxt till fromma för Sverige
- Som kan stoppa utflyttningen av företag

Vårt område har drabbats av utflyttningar av företag på grund av för stora trafikstockningar i området.

Förbifart Stockholm tillgodoser företagen i regionen bäst.

Med utgångspunkt Kungens kurva och Barkarby är Förbifarten klart bättre än Diagonalen.

Utan Förbifarten kommer transportkostnaderna att fortsätta att fördyras, vilket hindrar utvecklingen i regionen och önskar ett så snabbt beslut som möjligt om byggstart.

Vi tror även att den så kallade Österleden skall byggas. Då kommer Förbifart Stockholm än mer att framstå som bästa alternativ.

Samordningsgruppen för Skärholmen - Kungens kurva

Samordningsgruppen förordar alternativ Förbifart Stockholm. Förbifart Stockholm är en viktig infrastruktursatsning för att Skärholmen - Kungens kurva ska kunna utvecklas till en regional kärna.

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS) anger att Skärholmen – Kungens kurva bör utvecklas till en regional kärna. Detta bekräftas i Stockholms ”Söderortsvision” och av pågående samarbetsprojekt mellan Stockholm och Huddinge som syftar till att förstärka samband och kommunikationer mellan områdena.

I dagens läge upptar trafikplatsen mellan Kungens kurva och Skärholmen en stor yta centralt i området. Detta innebär att de centrala delarna i området är gles bebyggda.

För utvecklingen av hela området är det viktigt med en tät och stadsmässig kärna.

Vägutredningens alternativ uppvisar alvarliga funktionella brister rörande områdets anslutningar till Förbifart Stockholm. Trafikledernas negativa barriärverkan i

området förstärks också. Detta försvårar eller omöjliggör utvecklingen av en funktionellt sammanhängande regionkärna på platsen.

Vägprojektet bör därför omarbetas så att:

- dagens trafikbarriär på platsen utformas så att den på sikt kan överbyggas med en sammanhängande stadsbyggd mellan Skärholmen och Kungens kurva.
- tillgängligheten i det lokala gatunätet förbättras, så att störande och svårorienterade omvägar undviks.

Stockholms stad och Huddinge kommun har låtit studera olika möjligheter att undanröja dessa olägenheter och därvid funnit att det finns motiv för att utöka vägkorridoren åt söder och väster vid Skärholmsområdet. Samordningsgruppen ställer sig bakom studiernas resultat. En utökning av vägkorridoren får emellertid inte förhindra successiv utveckling av Skärholmen – Kungens kurva. Det är därför viktigt att planerna för Förbifart Stockholm inte försvårar eller fördröjer den fortsatta utvecklingen av området.

Schenker AB

En väl fungerande infrastruktur är helt avgörande för vår möjlighet att bidra till de miljö- och trafiksäkerhetsmål som samhället har satt upp, vilket sker genom optimering av våra fordonsresurser och planering av körvägar.

Samlastning i Stockholmsregionen sker idag vid vår terminal i Lunda industriområde.

På grund av uteblivna investeringar och ökande trafik har vi över tiden konstaterat att vår möjlighet att optimera våra resurser minskat, vilket inte bara försämrar möjligheten att infria ovanstående mål utan också driver det totala kostnadsläget i regionen.

Vi ser med oro på denna utveckling och för att åskådliggöra en ekonomisk realitet så är varje sparad/förlorad minut enbart för Schenkers fordon värd ca 9000 kronor. Vi har därför på olika sätt försökt att framföra nödvändigheten av en väl fungerande infrastruktur för att utnyttja våra resurser på ett optimalt ekonomiskt och miljömässigt sätt.

Vi ser Förbifart Stockholm som det självklara alternativet ur alla perspektiv; ekonomiskt, miljömässigt, för den regionala balansen och inte minst för vår egen personal.

System 3R International AB

Vi vill att Vinsta industriområde utvecklas för att gynna både oss och nya företag.

För att området skall utvecklas och nya företag skall vilja flytta hit är goda kommunikationer av avgörande betydelse. Det gäller vår personal, för våra kunder och för våra leverantörer.

Vi ser förbifart Stockholm som det bästa alternativet för att skapa goda kommunikationer i vår del av Storstockholm.

95 % av System 3R:s produkter exporteras till många länder runt om i världen vilket kräver mycket goda transportmöjligheter för att motivera att vi skall ligga kvar med tillverkningen i Sverige.

Vi ser också att Förbifart Stockholm skulle bli en miljö- och trafikmässig vinst för Stockholmsområdet med mindre köer, mindre avgasutsläpp och mindre tidsförluster. Vi anser därför att för att främja nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet finns det bara ett alternativ: Förbifart Stockholm.

Univentor AB

För vårt företag är effektiva kommunikationer en nödvändighet.

Vi finner att Förbifart Stockholm är det bästa alternativet. Den knyter samman viktiga företagsområden Kungens kurva, Vällingby/Vinsta, Barkarby/Lunda och Kista. Den skulle gagna en gemensam arbetsmarknad och verka för en flerkärnig utveckling av regionen.

Förbifarten skulle också bli en reell förbifart för all den trafik som skall passera men inte besöka Stockholm.

Utan förbifarten kommer transportkostnaderna att fortsätta att fördyras vilket hindrar utvecklingen av regionen.

Vasakronan Fastighetsutveckling AB

Viktiga frågor för Vasakronan i stockholmregionen förutom tillväxt i regionen med en god sysselsättning är bland annat en förbättrad bostadssituation och en förbättrad infrastruktur.

Det är av största vikt att frågan om en nord-sydlig förbindelse i stockholmområdet får en lösning och kan anläggas inom en rimlig tid. Vasakronan ser att detta kan lösas med två av de tre alternativen som redovisas i vägutredningen, Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda.

Vasakronan uppfattar att Diagonal Ulvsunda förutom att hantera förbifarten även skapar möjligheter till förbättrade kortare regionala resor genom att den passerar med trafikplatser mer centrala och därmed bebyggda områden. Respektive trafikplats upptagningsområden längs Diagonal Ulvsunda borde rimligtvis vara större.

Vasakronan är som markägare direkt berörd av Diagonal Ulvsunda där den passerar under Järvakilen mellan Enköpingsvägen och Kista/E4 och förutsätter, vid ett fortsatt

arbete med Diagonal Ulvsunda, att Vägverket då tar en tidig kontakt med Vasakronan. Vasakronan är också delvis berörd vid trafikplats Solvalla genom markinnehavet norr om Solvalla och Mälarbanan.

Westlén & Pehrs Fastigheter AB

Vi stödjer NÅL's (Nej till Ålstensleden) argument mot Diagonal Ulvsunda.

Vi anser att en nord sydlig förbindelse ska börja längre ut från Stockholm. Vi anser att Vägverkets förslag Förbifart Stockholm med sydlig början vid Sättra/Skärholmen är ett mycket bättre alternativ ur både trafik och miljöhänsende.

Wiklunds Åkeri AB

Vi ser det som mycket positivt att satsningar görs för en bättre kollektivtrafik, men hittills har detta inte påverkat vägtrafiken.

Trängselskatten kommer säkerligen att förändra trafiksituationen i innerstaden, men det kommer troligen fortfarande vara många trafikanter på vägarna i förorterna och kring stadskärnan. Vi ser det som en omöjlighet att inte bygga ut väginfrastrukturen. Ur vårt perspektiv är Förbifart Stockholm det mest fördelaktiga alternativet eftersom vi då på ett effektivt sätt kan förflytta oss mellan norr och söder samt även ge oss en bra förbindelse västerut.

ALLMÄNHETEN

Synpunkterna har kategoriserats med utgångspunkt från ställningstagande till alternativen.

Ja till Förbifart Stockholm

Många ur allmänheten menar att Förbifart Stockholm (FS) har den stora fördelen att få bort trafiken från innerstan. En förbifart skulle underlätta för de E4-bilister som inte ska besöka Stockholm. Flera personer påpekar att FS bäst uppfyller Vägverkets mål att skapa en regional länk som binder samman Mälardalen. FS anses främja utvecklingen för Ekerö. FS skulle även minska miljöbelastningen från köerna till och från Ekerö.

Nej till Förbifart Stockholm

Ett stort orosmoment för berörd allmänhet är att FS skulle leda till skador på Lovöns och övriga Mälardalens unika kulturmiljö. Grimstaskogens stora värde som rekreationsområde framhålls. I flera av yttrandena från allmänheten åberopas försiktighetsprincipen och många vill först avvakta försöket med trängselavgifter innan beslut tas om en nordsydlig förbindelse.

Flera yttranden tar upp väg 261 mellan Drottningholm och Brommaplan som ett problemområde. Vägen är redan idag hårt belastad och befaras inte ha kapacitet att ta emot den förväntade trafikökning som alternativ FS kommer att leda till.

Kaanabadet och Malteholmsbadet samt omgivande grönområden besöks och uppskattas av många. Flera yttranden handlar om dessa bevarandevärden. Passagen över Lambarfjärden är en källa till oro eftersom den kan leda till bullerstörningar.

Förbifart Stockholm anses vara onödig enligt många, som menar att huvuddelen av trafiken går till och från Stockholm och inte förbi. FS tros kunna leda till en ökning av mängden trafik och skapar ett behov som inte finns idag.

Ja till Diagonal Ulvsunda

Flera personer ur allmänheten förordar Diagonal Ulvsunda (DU) på grund av att det alternativet inte på samma sätt som Förbifart Stockholm tar orörd naturmark i anspråk. DU anses också ge bättre förutsättningar för kollektivtrafik.

Nej till Diagonal Ulvsunda

Diagonal Ulvsunda påverkar tätbebyggt område med bostäder, skolor och daghem negativt. DU befaras även leda till ökad trafik i området, samt en ökad belastning på omgivande vägnät under byggfasen. Oro finns även för hur DU kommer att påverka Hägerstens- och Personnebadet samt omkringliggande grönområden.

Buller, stömljud och vibrationer betraktas som ett stort problem och antas göra berörda fastigheter svårsålda. Ventilationstornen befaras leda till störande buller i tidigare tysta områden. Buller under byggfasen anses vara skadligt för hälsan och framförallt negativt med tanke på omgivande skolor och daghem. Flera personer ur allmänheten uttrycker oro för att sprängningar kan skada fastigheter och leda till ökad olycksrisk. Mariehällstunneln anses vara särskilt riskabel med tanke på att omgivande hus är byggda på lera. Frågor om hur bergvärmepumpar ska ersättas har också framförts.

Tunnlarna befaras leda till en ökning av mängden cancerogena partiklar i luften samt utgöra en ökad risk för dricksvattentäkten Mälaren. Flera personer undrar varför Vägverket i sin utredning avråder allergiker från att använda tunnlar. Riskbedömningen av tunnlar ifrågasätts också. Dessutom uttrycker många av yttrandena från allmänheten en oro för att omkringboende ska behöva evakueras periodvis under byggnadsfasen.

Projektets ekonomi ifrågasätts och uppskattningen på 17-19 miljarder anses orealistiskt låg. Flera anser att projektet inte är ekonomiskt försvarbart samt att det är svårförenligt med den regionala översiktsplanen RUFSS och Stockholms översiktsplan.

Många ur allmänheten befarar att DU kommer att medföra en förlust av kulturhistoriska miljöer som Äppelviken, Smedsslätten, Ålsten samt Stora Essingen. Flera personer efterlyser ytterligare konsekvensutredning av Uppenbarelsekyrkan i Hägersten. Slutligen framförs ofta vikten av att bevara de stadsnära grönområden som fortfarande finns kvar.

Ja till Kombinationsalternativet

Flera tycker att det är positivt att Vägverket tar med ett alternativ med kollektivtrafikutbyggnad. Det finns också de som anser att Vägverket medvetet vill få ett sådant alternativ att framstå som dåligt. Framförallt ifrågasätter man den dyra pendeltågstunneln. Alternativet anses som bäst för människorna, naturen och miljön.

Nej till Kombinationsalternativet

Negativa synpunkter är framförallt kopplade till utbyggnaden av Klarastrandsleden som är en komponent i alternativet samt farhågor för ökad trafik i Mariehäll.

Allmänhetens synpunkter fördelade på områden

Av tabellen nedan framgår att nära 600 individer haft synpunkter. Dessa har företrädesvis skickats från adresser som berörs av Diagonal Ulvsunda. I gruppen övriga finns många som meddelat sig via e-post där det inte framgår var man bor eller där det av namnet inte framgår om det är man eller kvinna. Där flera individer undertecknat skrivelsen har varje individ räknats inklusive hund.

Postadress	Man	Kvinna	Övriga	Familjer	Hund	Total
Bromma	126	123	5	2		256
Drottningholm	26	25	4	5		60
Ekerö	7	12				19
Färingsö	1	1				2
Gävle		1				1
Huddinge	1					1
Hägersten	22	31	4	1		58
Hässelby		2				2
Johanneshov	1					1
Järfälla		2				2
Norrköping	1					1
Saltsjöbaden		1				1
Skå	1					1
Skärholmen		1				1
Sollentuna	1					1
Solna	1					1
Spånga	1					1
Stockholm	6	5				11
Sundbyberg	1					1
Uppsala	1					1
Vällingby	4					4
Övriga	60	82	15	2	1	160
Total	261	286	28	10	1	586