

**Bilaga 1 till Vägverkets utlåtande över utställning av
vägutredning Nord-sydliga förbindelser i
Stockholmsområdet.**

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BILAGA 1 TILL VÄGVERKETS UTLÅTANDE ÖVER UTSTÄLLNING AV VÅGUTREDNING NORD-SYDLIGA FÖRBINDELSER I STOCKHOLMSOMRÅDET.	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
KOMMENTERADE YTTRANDEN.....	3
INLEDNING	3
CENTRALA STATLIGA MYNDIGHETER.	5
KOMMUNER.....	14
REGIONALA MYNDIGHETER, KOMMUNALA BOLAG MM.....	32
ORGANISATIONER.....	39
NÄRINGSLIV MM.....	64
ALLMÄNHET.....	77
KOMMENTARER TILL LÄNSSTYRELSENS YTTRANDE.....	94
APPENDIX BILAGA 1: SAMMANSTÄLLNING AV VÄGVERKETS UTSKICK INFÖR UTSTÄLLELSE MED UPPGIFT OM VILKA SOM LÄMNAT SVAR.	1

KOMMENTERADE YTTRANDEN

Denna bilaga till Vägverkets utlåtande över vägutredningen utgör Vägverkets sammanställning av yttranden över utställningen med Vägverkets kommentarer.

Ett flertal frågeställningar belyses på ett mer omfattande sätt i de tematiska fördjupningar som ingår i utlåtandet.

INLEDNING

Vägutredningen med tillhörande bilagor, inklusive miljökonsekvensbeskrivningen skickades ut i juni 2005 direkt till kommuner, regionala myndigheter, statliga myndigheter, organisationer samt näringsliv mm. I ett appendix till denna bilaga finns en sammanställning av Vägverkets utskick med uppgift om vilka som lämnat svar.

Utställning av vägutredningen pågick från juni 2005 till den 16 september 2005. I samband med denna inbjöds allmänheten att lämna synpunkter till Vägverket.

Kommunerna samt några organisationer fick förlängd remisstid fram till den 14 oktober 2005. Sammanlagt har ca 600 yttranden inkommit till Vägverket.

Efter utställningen av vägutredningen lämnade Länsstyrelsen i Stockholms län sitt yttrande i januari 2006. Länsstyrelsen förordar alternativet Diagonal Ulvsunda i sitt yttrande.

I april inkom en skrivelse samt PM från Stockholms Stads Finansrotel undertecknat av 43 kommuner i Stockholm Mälardalenregionen med ett uttryckt stöd för Förbifart Stockholm. Även kommunförbundet i Stockholms län har lämnat en skrivelse i början av maj 2006 med ställningstagande för Förbifart Stockholm. Dessa skrivelser redovisas sist i sammanställningen.

Yttranden över den utställda vägutredningen med Vägverkets kommentarer har delats upp i följande kategorier.

Statliga myndigheter

Kommuner

Regionala organ, kommunala bolag och enheter

Organisationer

Näringsliv

Allmänhet

Vägverkets kommentarer till yttrande från statliga myndigheter, kommuner, regionala bolag etc. samt organisationer har skett efter respektive referat av yttrandet.

Kommentarer till inkomna yttranden från näringsliv samt från allmänhet har däremot skett i sammanfattande form.

Yttranden som innebär ställningstagande för något av alternativen utan närmare motiveringar lämnas utan kommentarer.

För att uppnå en rimlig hantering av yttranden från allmänheten har dessa delats in efter vägutredningens alternativ och vilka frågeställningar som bedömts viktiga och motiv som generellt legat till grund för ställningstagande.

CENTRALA STATLIGA MYNDIGHETER.

Av de 18 tillskrivna centrala myndigheterna har 14 yttranden inkommit.

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 en utredning av ett 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.

Kombinationsalternativet klarar klimatmålet bättre än vägutbyggnadsalternativen. 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 systemlösningar.

Vägverkets kommentar

Trafiken på Essingeleden utgör i första hand trafik mellan regiondelarna där kollektivtrafiken inte är lika konkurrensmässig som trafik till och från innerstaden.

Vägverket konstaterar att utvecklingen enligt regionplanen och uppfyllelsen av projektmålen i de båda vägutbyggnadsalternativen med ökad tillgänglighet leder till ökat transportarbete som står i ett motsatsförhållande till klimatmålet.

Utsläppen av koldioxid ökar i samma omfattning för Förbifart Stockholm som för Diagonal Ulvsunda nämligen cirka 140 000 ton mer per år jämfört med Nollalternativet. Frågan är komplicerad och satsningar på fordonsteknik, fossilfria bränslen, ökade kollektivtrafiksatsningar och ekonomiska styrmedel är några av de metoder som på sikt bör kunna bidra till att miljömålen nås samtidigt som utvecklingen i regionen kan fortgå.

Vägverket delar Boverkets syn på behovet av att finna lösningar som på kort och medellång sikt kan hantera regionens trafikbehov. Kombinerade trafiklösningar som Boverket framför som lösning, kan på medellång sikt lösa dagens trafikproblem, men vägutbyggnad behövs på sikt. Vägverket har dock inte mandat att vara huvudman för en sådan utredning men är positiv till ett deltagande i ett trafikslagsövergripande arbete.

Västligare alternativ blir enligt vägutredningen mindre effektiva genom att de attraherar mindre trafik och är dyrare genom att de blir längre. Vägverkets uppfattning är att det även i ett västligare alternativ uppstår konflikter med markanvändningen vilket leder till långa tunnelloösningar. Sammantaget blir ett västligare alternativ därför samhällsekonomiskt lönsamt först på mycket lång sikt och bör då baseras på en annan regionstruktur än den som varit grunden för vägutredningen.

Utredningen har kompletterats med en samhällsekonomisk kalkyl som redovisas som bilaga 2 till utlåtandet.

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.

Vägverkets kommentar

Byggandet bedöms kunna förses med sådana villkor att fisket inte skadas.

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.

Försvarets Radioanstalt (FRA)

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

Vägverkets kommentar

Vid utarbetande av arbetsplan för Västerleden skedde samråd med FRA. Dessa överläggningar ledde till för båda parter acceptabla lösningar.

Underhandskontakter med anledning av den tidigare skrivelsen klargjorde att närmare diskussioner kan anstå till nästa planeringsskede dvs. när en ny arbetsplan aktualiseras.

Byggandet bedöms kunna förses med sådana villkor att verksamheten inte störs och synpunkterna är därför inte alternativskiljande.

Försvarsmakten (FM)

Försvarsmakten, mellersta militärdistriktet, föredrar alternativet Förbifart Stockholm från transportteknisk synpunkt.

Kungliga Akademien för de fria konsterna

Inget svar

Naturvårdsverket

Inget svar

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet (RAÄ) anser att påverkan på Lovön är oacceptabel för Förbifart Stockholm på grund av de irreversibla ingrepp som uppstår i det värdefulla kulturlandskapet inklusive påverkan från byggtidens transporter, etableringsytor och tillfälliga hamnar. RAÄ anser att förändringarna och intrången i miljön och landskapet som helhet, framförallt i Förbifart Stockholm men även i Diagonal Ulvsunda, framstår som oproportionerligt omfattande. Enligt RAÄ kommer området för all framtid att påverkas av buller från den nya vägen och Lovön blir varken orörd eller bullerfri.

RAÄ pekar på avsaknad av detaljerade underlag om ventilationstornens och trafikplatsernas placeringar och utformningar för en bedömning av hur dessa skulle te sig i landskapet. RAÄ konstaterar att mycket höga krav måste ställas på utformning av tunnelmynningar, trafikplatser, ramper etc. samt anläggningarnas anpassning till miljön.

Diagonal Ulvsundas påverkan i Ulvsunda anses otillräckligt beskriven avseende hur stadslandskapet kommer att påverkas. Kombinationsalternativets påverkan på kulturmiljön går inte att utläsa ur vägutredningen och en jämförande bedömning kan därför inte göras mellan alternativen.

Vägutredningen fokuserar på enskilda objekt istället för landskapsförändringen som helhet. RAÄ saknar i vägutredningen en övergripande analys om Stockholms framväxt, förortsbebyggelse och framförallt dagens nyttjande av kulturmiljön samt en analys av de förändringar som uppkommer både direkt och indirekt av vägen.

Vägverkets kommentar

Vägverket anser att de ramper som kommer att vara synliga i landskapet kan ges en sådan utformning att anläggningarna som helhet inte innebär irreversibla ingrepp i Lovöns kulturlandskap. Rampernas bidrag till bullernivåerna i området blir marginella.

Vägverket vill i sammanhanget påpeka att i jämförelse med en ytförlagd vägdragning eller med det tidigare alternativet Västerleden har vägen i huvudsak förlagts i tunnel under mark. Därtill har även anpassningar genomförts ovan mark för att så långt möjligt minska risken för negativa konsekvenser för miljön.

Nuvarande väg förbi Drottningholms slott är Ekerö kommuns enda vägförbindelse till fastlandet. Utan alternativ vägförbindelse saknas i praktiken möjligheter att begränsa trafiken genom världsarvet. Vägutredningen visar också att Förbifart Stockholm har en avlastande effekt på trafiken förbi Drottningholm.

Detaljerade underlag om utformningar av ventilationstorn och trafikplatser tas normalt fram i nästkommande arbetsplaneskede .

Vägverket har kompletterat vägutredningens utlåtande med underlag om Lovöns sentida utveckling för Förbifart Stockholm med bedömning av påverkan på riksintresset. Denna redovisas som bilaga 4 till utlåtandet.

Av vägutredningen framgår att området kring Ulvsunda kommer att omvandlas beroende på vilka beslut som tas om trafikflygets framtid. Eftersom Kombinationsalternativet endast utreds på systemnivå görs där ingen analys av påverkan på kulturmiljö och stadslandskap.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)

Inget svar

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.

Vägverkets kommentar

I det fall alternativ Förbifart Stockholm väljs kommer samråd att hållas med Sjöfartsverket.

Socialstyrelsen

Socialstyrelsen avstår att detaljgranska det omfattande materialet och konstaterar översiktligt att Kombinationsalternativet medför minst påverkan vad gäller luftföroreningar och buller. Säkerheten konstateras vara bättre i utbyggnadsalternativen.

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 områdets 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 omintetgörs.

Med stor sannolikhet skulle dessutom en tvärled med avfart till Mälaröarna 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.

Vägverkets kommentar

SFV lyfter fram en av huvudfrågorna, ifall vägalternativet Förbifart Stockholm innebär att kulturvärdena på Lovön påtagligt skadas.

Vägverket anser att de ramper som kommer att vara synliga i landskapet kan ges en sådan utformning att Lovöns kulturlandskap som helhet inte skadas påtagligt. Området på norra Lovön där vägen passerar i ytläge ligger utanför riksintresset för kulturmiljö. Vägen kommer här att dela landskapet och i vägutredningen diskuteras hur skadorna kan minskas genom en varsam inpassning i landskapet.

Vägverket delar inte SFV:s uppfattning att Förbifart Stockholm försvårar bevarande av världsarvet Drottningholm. Vägutredningen visar istället att Förbifart Stockholm klart avlastar trafiken förbi Drottningholm. Nuvarande väg förbi Drottningholms slott är Ekerö kommuns enda vägförbindelse till fastlandet. Utan alternativ vägförbindelse finns det knappast några möjligheter att begränsa trafiken genom världsarvet eller att förbättra framkomligheten för uttryckningsfordon. Nya vägförbindelser gör systemet mindre sårbart och underlättar för uttryckningstrafik.

Vägutredningen har ägnat möda åt att beskriva möjliga scenarion under byggtiden som underlag för att bedöma de skador som kan uppstå under byggtiden. Av intresse är irreversibla skador som kan uppstå på t ex oupptäckta fornyfynd, Natura 2000-området vid Edeby ekhage och ingrepp i naturlandskapet. Vägverket bedömer att ifall SFV specificerar riskerna finns det möjligheter att förebygga skador genom en omsorgsfull planering av byggverksamheten.

I den samlade bedömningen är det viktigt att påminna om att Lovön sedan tidigare påverkats av vägar, senast genom utbyggnad till tre körfält på väg 261 och genom Lindötunneln som innebar samma typ av byggverksamhet som nu bedöms vara oförenlig med riksintresset.

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.

Vägverkets kommentar

Vägverket delar den uppfattning som Statens Geotekniska Institut framför om svårigheter och risker med genomförandet av Diagonal Ulvsunda. Vägverket bedömer som helhet att alternativen ur geoteknisk synpunkt inte är alternativskiljande med det underlag som finns i detta utredningsskede. Däremot kan konsekvenserna bli allvarigare i alternativet Diagonal Ulvsunda ifall geotekniska eller geohydrologiska problem mot förmodan skulle uppstå.

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.

Vägverkets kommentar

Risken för grundvattensänkningar har behandlats i vägutredningen. Risken är mindre i alternativet Förbifart Stockholm. Vägverket bedömer som helhet att alternativen ur geohydrologisk synpunkt inte är alternativskiljande med det underlag som finns i detta skede. Däremot kan konsekvenserna bli allvarigare i alternativet Diagonal Ulvsunda ifall geotekniska eller geohydrologiska problem mot förmodan skulle uppstå.

Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)

SMHI förordar Kombinationsalternativet. Genom lägre trafikolymer 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 bron över Lambarfjärden samt att två tillfälliga hamnar ligger inom föreslaget vattenskyddsområde för Mälaren.

Vägverkets kommentar

SMHI observerar korrekt att Kombinationsalternativet är det alternativ som bäst uppfyller miljömålen. Det är uppenbart att det råder vissa svårigheter att förena regional expansion och utveckling och samtidigt minska miljöbelastningen från vägtrafiken.

Förbifart Stockholm skulle kunna innebära risk för skada på Mälaren som vattentäkt. Av vägutredningen framgår att denna risk kan kontrolleras genom ändamålsenliga skyddsåtgärder. Samma bedömning görs av Stockholm Vatten AB.

Erfarenheterna från befintliga broar, Essingeleden, Västerbron, Tranebergsbron visar inte på att riskerna är stora. Möjligheterna att utföra skyddsåtgärder mot utsläpp från olyckor på en ny bro är också större än att åtgärda befintliga

Statens Räddningsverk (SRV)

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 ytalternativ.

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.

Vägverkets kommentar

SRV:s synpunkter speglar mycket av de synpunkter som kommit från allmänheten. Hur Kombinationsalternativet ska behandlas har varit föremål för en kontinuerlig dialog med bland andra Länsstyrelsen. Att alternativet ställts ut har bidragit till en bra dialog men ger också upphov till funderingar ifall den nuvarande planeringsprocessen är den mest ändamålsenliga.

Bränsletransporterna till Arlanda förändras från och med hösten 2006 och kommer att ske med järnväg från Gävle via ny terminal i Märsta vilket torde vara gynnsamt med hänsyn till olycksrisker och farligt godstransporter. Framtiden för Bromma som flygplats diskuteras och det är oklart om flygverksamheten skall vara kvar efter 2011. Även framtida verksamhet vid befintlig oljeterminal vid Loudden är oklar. Nuvarande kontrakt gäller till 2011. Bränsletransporterna och transportmönstret kan komma att förändras.

Vägutredningen konstaterar att risken för en olycka i en tunnel är lägre än i ett ytvägnät. Detta stödjer sig på analyser som gjordes i samband med byggandet av Södra Länken. I bedömningen av trafiksäkerheten, dvs. en sammanvägning av olycksrisk och skadepåföljd har det dock inte förutsatts någon skillnad.

Metoderna för barnkonsekvensanalyser och möjligheterna att aktivera barn i planeringsprocessen är bäst utvecklade för de senare skedena i planeringsprocessen.

Väg och Trafikforskningsinstitutet (VTI)

Inget svar

KOMMUNER

Av de 26 tillskrivna kommunerna har 25 kommuner svarat. Täby, Vallentuna, Österåker, Norrtälje, Danderyd och Vaxholms kommuner har ett gemensamt yttrande (UNO Utveckling Nord Ost).

Botkyrka kommun

Kommunstyrelsen förordar alternativet Förbifart Stockholm. 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 ske 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 eget yttrande efter utställelsen. Stockholms nordliga kommuner UNO, Danderyds kommun ingår, har avgivit ett gemensamt yttrande.

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 Lovön och den nya trafikleden kommer i sig 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 Mälaröarna 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).

Vägverkets kommentar

Vägverket instämmer i likhet med kommunen om behoven av åtgärder för att förbättra trafikförsörjningen till Ekerö kommun samt att åtgärda de kapacitetsproblem som finns framförallt på väg 261. Vägverket vill i sammanhanget klargöra att lösningar på dessa problem inte kan kopplas som villkor i en kommande tillåtlighetsprövning av en helt ny nordsydlig transportled utan får hanteras i annan ordning.

Inom det befintliga vägområdet kan endast marginella förbättringar åstadkommas beträffande kapacitet och säkerhet. Oavsett om Förbifart Stockholm byggs eller inte är mer omfattande åtgärder på väg 261 för att möta transportbehoven angelägna. Vad som kan och bör göras behöver utredas och Vägverket har därför anledning att initiera ett sådant arbete i samverkan med Stockholms stad, Ekerö kommun, Länsstyrelsen och Landstingets Regionplane- och trafikkontor. Det går inte att utesluta att sådana åtgärder blir föremål för diskussioner om intrång i värdefull kulturmiljö med påverkan som är mer omfattande än de som uppkommer av utbyggnad av Förbifart Stockholm. I en särskild PM, bilaga 6, redovisas problematiken kring Ekerös framtida transportförsörjning.

Bedömning av vägprojektets tillåtlighet med dess påverkan på riksintresset Lovön - Lindö och riksintresset Mälaren med öar och strandområden avgörs av regeringen i tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken.

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 långsiktigt 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.

Vägverkets kommentar

Vägverket inser att utöver en ny vägförbindelse behövs satsningar på kollektivtrafik och eventuellt vägavgifter för styrning av trafik och finansiering. Vad som är lämpligast inom kollektivtrafiken både på kort och lång sikt får utredas av Landstinget och Banverket.

Huddinge kommun

Förbättrade nord-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-Mälaravsnittet skapas.

Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2001) 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 trafikledernas 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.

Miljö kvalitetsnormen för partiklar överskrids för samtliga alternativ.

Vägutbyggnadsalternativen leder till fler överskridanden av miljö kvalitetsnormen än nollalternativet. Tydliga åtgärder krävs. Stomljud, bullerstörningar, inverkan på regionens stads- och landskapskaraktär samt grund- och ytvatten måste särskilt beaktas.

Håkan Apelkrona (mp) reserverar sig mot beslutet. Protokollsanteckning från Dag Olausson (v)

Vägverkets kommentar

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

Vägverket är väl medveten om att Förbifart Stockholm förändrar den befintliga trafiksituationen och alstrar nya trafikbeteenden med influensområden långt utanför själva väganläggningen. Vägutredningen redovisar endast de större regionala förändringar som förutses.

Det är inte möjligt att i detta utredningsskede redovisa detaljlösningar eller behov av förändringar på anslutande kommunala eller statliga vägar och gator för att anpassa systemet till en ny nord-sydlig trafikled oberoende av val av alternativ. Frågan hanteras lämpligen i rimlig omfattning i ett nästkommande arbetsplanskede.

Vägverket har i vägutredningen för Förbifart Stockholm redovisat kollektivtrafiksatsningar som motsvarar RUFSS 2001 för prognosår 2015, nollalternativet. Ytterligare kollektivtrafiksatsningar bör lämpligen diskuteras i ett annat sammanhang och i samverkan med trafikhuvudmannen.

Enligt nuvarande förutsättningar klarar inget av alternativen miljö kvalitetsnormerna för PM 10 (luftburna partiklar). Problemet förutsätts kräva generella åtgärder för att klara normerna. Ytterligare utredningar kommer att krävas i nästkommande arbetsplanskede avseende luft, buller, vibrationer, stömljud, mm.

De nya trafikplatserna innebär visserligen att störningar uppkommer på platser som tidigare inte varit påverkade men kompenseras av förbättringar på befintligt vägnät.

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 infartslederna, 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. Göran Hillman (v) och Lars Rylander (mp) anmäler var sitt särskilda yttrande.

Vägverkets kommentar

Vägverket bedömer att detaljfrågor om bullerskydd och utformningar av trafikplatser lämpligen bör hanteras i nästa planeringsskede dvs. arbetsplan om projektet beviljas tillåtlighet enligt miljöbalken.

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)

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

Vägverkets kommentar

Vägverket anser att utöver en ny vägförbindelse krävs satsningar på kollektivtrafik och eventuellt vägavgifter för styrning av trafik och finansiering. Vad som är lämpligast inom kollektivtrafiken både på kort och lång sikt får utredas av Landstinget och Banverket.

Detaljfrågor om bullerskydd och utformning av trafikplatser bör lämpligen hanteras i nästkommande arbetsplaneskede.

I första hand prövas tillåtligheten för en nord-sydlig förbindelse. En framtida östlig förbindelse enligt RUF5 2015 ingår i trafikprognoserna för 2030 och utreds av Vägverket.

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 en stor förbättring av tillgängligheten men begränsas norrut av den redan hårt belastade Essingeleden. Detta medför köbildning under högrafiktid 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.

Vägverkets kommentar

En förstudie för en Östlig Förbindelse genomförs för närvarande av Vägverket. Projektet finns med i den regionala utvecklingsplanen (RUFSS 2001), i betänkandet från den s.k. Stockholmsberedningen och i berörda kommuners översiktplaner.

Nykvarns kommun

Inget eget yttrande utan kommunen ansluter sig till det yttrande som ingivits gemensamt för kommunerna i regionen.

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.

Sverre Launy (v) reserverar sig till förmån för sitt egna yttrande.

Vägverkets kommentar

I vägutredningens nollalternativ och i samtliga alternativ ingår ombyggd riksväg 73 mellan Fors och Nynäshamn samt Södertörnsleden inklusive Masmolänken. Dessa vägprojekt har stor betydelse för en bättre framkomlighet och tillgänglighet till en eventuellt kommande Nynäshamns Hamn (Stockholm – Nynäshamn, Norviksudden).

Salems kommun

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.

Förbättrade 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

Vägverkets kommentar

Riskutrednings- och säkerhetstekniskt arbete kommer att ingå i projektets fortsatta planeringsprocess. Tunnlarnas utformning och tekniska utrustning, liksom nödvändiga trafikeringstrestriktioner behandlas i den fortsatta projektutvecklingen som sker i samråd mellan Vägverket och representanter från bl.a. berörda räddningstjänster och Länsstyrelsen.

Tunnelförläggningen av Förbifart Stockholm är i grunden en nödvändig anpassning till de intressen som i annat fall skulle beröras av en ytförlagd vägförbindelse. En ytförlagd väg av denna omfattning orsakar utöver buller och andra emissioner även barriärer i landskap och bebyggelse. Genom tunnelförläggningen minskar markgreppen väsentligt och vägmark kan i stället utnyttjas till andra ändamål som friluftsliv och rekreation mm.

Alternativ där delar av tunnelloösningarna ersätts av ytvägnät måste betraktas som helt nya alternativ vilket medför att vägutredningen måste göras om.

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.

Vägverkets kommentar

Vägverket konstaterar att det föreligger behov av investeringar i kapacitets- och trafiksäkerhetsåtgärder på många vägsträckor i Sverige. Även följdinvesteringar uppkommer på det ordinarie anslutande vägnät som ett resultat av en ny nordsydlig förbindelse genom Stockholms län. Det är dock inte möjligt att i detta utredningsskede inkludera frågorna utan dessa får hanteras i annan ordning i ett senare skede.

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 närströvområde. Kommunens krav på gångförbindelse Töjnan-Hansa blir ännu starkare med redovisad utformning.

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

Vägverkets kommentar

De åtgärder mot t.ex. buller som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen redovisar och illustrerar möjliga lösningar för att åtgärda de störningar som bedöms uppkomma från projektet. Det är dock inte möjligt att i detta skede närmare precisera eller ytterligare beskriva åtgärderna utan dessa får hanteras i annan ordning i ett senare skede dvs. i arbetsplan.

Vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning redovisar ett antal möjliga recipienter för renat trafikdagvatten. Konsekvenserna för de berörda recipienterna bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen som små till obetydliga. Det är inte möjligt att i detta skede närmare precisera vart det renade trafikdagvattnet skall ledas. Vägutredningen pekar på möjliga lösningar som utreds och projekteras i nästkommande arbetsplaneskede.

Tunnelförläggningen av Förbifart Stockholm är i grunden en nödvändig anpassning till de intressen som i annat fall skulle beröras av en ytförlagd vägförbindelse. En ytförlagd väg av denna omfattning orsakar utöver buller och andra emissioner även barriärer i landskap och bebyggelse. Genom tunnelförläggningen minskar markingreppen väsentligt och vägmark kan i stället utnyttjas till andra ändamål som friluftsliv och rekreation mm. Alternativ där delar av tunnelloösningarna ersätts av ytvägnät måste betraktas som helt nya alternativ vilket medför att vägutredningen måste göras om.

Utbyggnadsalternativen har inga naturliga etapper utan förutsätts i vägutredningen byggas ut i ett sammanhang. Det hindrar inte att etapper kan finnas men detta får då utredas i arbetsplaneskedet.

De framtagna korridorerna för nybyggnadsalternativen utgör systemutformningar baserat på tunnellsnningar med de föreslagna anslutningarna till befintligt ytvägnät. Korridorernas bredd har valts så att vissa mindre lokala anpassningar i sidled och i viss mån även i höjded kan medges. Vägverket vill betona att finansiering av olika åtgärder på olika delar av vägnätet inte baseras på vägkorridorernas utbredning utan regleras genom avtal mellan berörda parter.

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 pekats ut i RUFSS 2001, 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)

Vägverkets kommentar

Vägverket vill påpeka att i vägutredningen har medräknats kollektivtrafiksatsningar enligt RUFSS 2001 för prognosåret 2015 (nollalternativet) samt ytterligare stomlinjer i Förbifart Stockholms sträckning.

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 översiktsplan samt i RUFSS 2001

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 trafikledernas 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 infartslederna men är bättre vad gäller trafiksäkerhet och miljö.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning förordar Förbifart Stockholm som det alternativ som bäst lever upp till de syften och mål som Vägverket och riksdagen formulerat inför anläggandet 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 förslagen 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 förstärkas 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.

Vägverkets kommentar

Vägverket konstaterar att Stockholms stad och dess förvaltningar förordar Förbifart Stockholm. Vägverket bedömer att den begärda utökningen av vägkorridoren för anpassning av väg E4 och det lokala gatunätet till Förbifart Stockholm i hög grad är motiverad och förutsätts kunna ske inom ramen för genomförd vägutredning utan ytterligare utställning.

I alternativet Förbifart Stockholm ingår en trafikering med stombussar.

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.

Vägverkets kommentar

Prognoserna är baserade på markanvändning enligt regionplanen. Denna skiljer sig från kommunernas egna planer. Under utredningstiden har många planer förts närmare sitt förverkligande och i nästa prognosomgång bör detta få genomslag.

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).

Vägverkets kommentar

Vägverket delar kommunens uppfattning om behovet av kollektivtrafiksatsningar mellan den norra och södra länshalvan och stödjer detta arbete. Omfattningen av dessa satsningar bör samordnas mellan Landstinget och Banverket.

Kapacitetsförstärkningar på järnvägstrafikens spårkapacitet pågår på Centralbrons getingmidja i Stockholm (projekt Tegelbacken). En framtida nordsydlig förbindelse tillgodoser resandebehovet i ett längre tidsperspektiv.

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 nogsammt bör undersökas i den fortsatta planeringen.

Reservation: Mikael Gustafsson (v)

Ersättaryrkande: Marie Åkesdotter (mp)

Vägverkets kommentar

Enligt vägutredningen kommer tunnlarna att utformas så att de kan trafikeras av farligt godstransporter.

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.

Vägverkets kommentar

Vägverket konstaterar att det finns behov av ytterligare kapacitetshöjningar på den spårbundna trafiken. Ansvaret för att bedöma omfattningen av sådana förbättringar ligger hos Stockholms läns landsting och hos Banverket.

Den ökade trafiken på väg E4 med dess effekter och behov av skyddsåtgärder hanteras lämpligen i en miljökonsekvensbeskrivning tillhörande arbetsplaneskedet då ett mer detaljerat underlag föreligger.

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.

Bo Eknert (mp), Vallentuna deltar inte i beslutet

Vägverkets kommentar

Vägverket konstaterar att ansvaret för att bedöma omfattningen av behov av kapacitetshöjningar på den spårbundna trafiken ligger hos Stockholms läns landsting och hos Banverket.

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)

Vägverkets kommentar

Vägverket konstaterar att Diagonal Ulvsunda till stor del tillgodoser dagens behov av transporter. Vägutredningen är baserad på RUFSS 2001 som förespråkar en utvecklad flerkärnig region där Förbifart Stockholm utgör en viktig pusselbit. Värmdö kommun har i en senare skrivelse ställt sig bakom länets samlade kommuners förordande av alternativet Förbifart Stockholm.

REGIONALA MYNDIGHETER, KOMMUNALA BOLAG MM

18 regionala myndigheter och kommunala bolag har tillskrivits. Svar har inkommit från 13 organ. Landstingen i Uppsala och Södermanland svarar genom respektive regionförbund. Till denna grupp har även lagts Stockholm Vatten AB och Stockholms Hamnar AB.

Banverket, Östra banregionen

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

Banverket utreder en kapacitetsförstärkning för Mäljarbanan mellan Tomtebodav och Kallhäll. 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.

Vägverkets kommentar

De föreslagna vägalternativen berör flera möjliga spårförbindelser inklusive Mäljarbanan och Tvärspårväg samt utbyggnad av tunnelbana till Barkarby. Det ställer krav på fortsatt samordnad planering men utgör inte hinder för något av alternativen.

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.

Vägverkets kommentar

Säkerhetsfrågorna har hög prioritet i ett fortsatt arbete.

Landstinget i Södermanlands län

Se svar från Regionförbundet Sörmland

Landstinget i Uppsala Län

Se svar från Regionförbundet i Uppsala Län

Luftfartsverket Bromma flygplats

Inget svar

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.

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 dess miljökonsekvensbeskrivning (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.

Vägverkets kommentar

Yttrandet tar upp Mälardalsperspektivet och ifrågasätter ifall vägutredningens geografiska begränsning varit alltför snäv. Som ändamålet med projektet formulerats får den geografiska omfattningen anses vara tillräcklig, vilket också har stöd i yttrandet från Länsstyrelsen i Stockholms län. De trafikanalyser som gjorts visar också att skillnaderna av till exempel en standardhöjning på väg 55 till 90 km/h endast marginellt påverkar i trafikmängderna i vägutredningsalternativen.

Länsstyrelsen i Södermanlands län

Inget svar

Länsstyrelsen i Västmanlands Län

Inget svar

Mälardalsrådet

Inget svar

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 strukturpåverkande projekt som en ny förbindelse genom Stockholm måste analyseras i storregionalt Stockholm Mälarperspektiv. Förbundets uppfattning är att projektet skulle stärkas av en sådan redovisning.

Vägverkets kommentar

Se regionförbundet Sörmland

Regionförbundet Sörmland

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

Regionförbundet anser att Förbifart Stockholm sammantaget är det bästa alternativet och att detta på bästa sätt stödjer utvecklingen av flerkärnig Stockholm Mälarregion. 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.

Vägverkets kommentar

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

Vägverket menar att som ändamålet formulerats får den geografiska omfattningen anses vara tillräcklig. De trafikanalyser som gjorts visar också att skillnaderna i trafikmängder mellan alternativen blir marginella på vägnätet utanför Stockholms län.

Skogsvårdsstyrelsen Mälardalen

Skogsvårdsstyrelsen förordar alternativet Diagonal Ulvsunda eftersom alternativet ger den minsta påverkan på naturmiljöer i området. Trots att stora delar av leden läggs i 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.

Vägverkets kommentar

Vägutredningen konstaterar att påverkan på naturmiljön är större med Förbifart Stockholm än med Diagonal Ulvsunda. Det gäller de delar som är i ytläge, dvs. ramper vid trafikplatser, Norra Lovön och Grimstaskogen samt på Järvaältet.

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

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 (RUFSS 2001) baserats på. Regionplane- 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.

Vägverkets kommentar

Region och trafikplanekontoret har svarat för framtagandet av RUFSS 2001 som har utgjort ett mycket betydelsefullt planeringsunderlag för vägutredningen. Det är av stor betydelse för genomförandet av nord-sydliga förbindelser att valt alternativ har stöd i regionen och i de kommunala översiktsplanerna.

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. Vid valet av utbyggnadsalternativ bör även pågående försök med trängselavgifter vägas in. I ett separat brev till Vägverket konstaterar man att vägutredningens slutsatser i miljökonsekvensbeskrivningen som behandlar vatten och risker för Mälaren stämmer bra med Stockholm Vattens egen uppfattning.

Vägverkets kommentar

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

Kapaciteten över Saltsjömålarströmmen har i stort inte ökat sedan Essingeledens tillkomst i slutet av 1960-talet. Med den tillväxt som förutses enligt gällande planering i RUFSS 2001 för stockholmregionen är Vägverkets bedömning att en ny trafikled över Saltsjömålarströmmen är en nödvändighet på kort och på lång sikt för regionens utveckling.

Försöket med trängselskatter kommer att utvärderas omsorgsfullt före, under och efter försöksperioden. Resultaten kan komma att få betydelse i första hand för åtgärder på kort sikt men också i ett längre perspektiv.

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 Brandförsvaret

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 en utredning i miljökonsekvensbeskrivningen 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.

Vägverkets kommentar

Omledningsvägnät finns redovisat i vägutredningen.

Se yttrande från Södertörns Brandförsvarsförbund!

Södertörns Brandförsvarsförbund

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.

Vägverkets kommentar

Vägverket konstaterar att både Stockholms och Södertörn brandförsvaret tar upp frågor om sprinkler, omledningsvägnät, köbildningar och farligt godstransport i tunnlar. Vägverket kommer att verka för fortsatta diskussioner om tunnelutformning och tunnelsäkerhet i syfte att få till stånd ett trafiksäkert vägsystem.

Ståthållarämbetet Drottningholms Slottsförvaltning

Inget svar

ORGANISATIONER

Av 37 tillskrivna organisationer har svar inkommit från 20. Därtill har ytterligare 17 andra organisationer svarat. Ett flertal av dessa organisationer återfinns även i ett gemensamt yttrande från 23 miljöorganisationer där ytterligare 11 organisationer ställt sig bakom uppropet. Sammanlagt har då 48 organisationer yttrat sig.

Vägverket redovisar kommentar till inkomna yttranden efter referaten av inkomna synpunkter. Eftersom flera organisationer framfört liknande synpunkter sammanfattas de nedan.

Sammanfattning av yttranden från 48 organisationer.

Huvuddelen av yttrandena innehåller inget ställningstagande för något av utbyggnadsalternativen. Vägverket konstaterar att av 48 yttranden utgörs 23 yttranden av ett gemensamt yttrande över vägutredningen. Det gemensamma yttrandet från dessa organisationer pekar på att utbyggnadsförslagen inte löser de grundläggande trafikproblemen och att Kombinationsalternativet ifrågasätts. Ett nytt och mera genomtänkt kollektivtrafiksystäm i kombination med avgifter efterfrågas där utredningen genomförs trafikslagsövergripande gemensamt av de olika aktörerna.

Många yttranden påpekar att Förbifart Stockholm medför otillåtet intrång i riksintresseområde för natur och kulturmiljön med skada på Världsarvet Drottningholm, Lovön samt Mälaren med öar och stränder. Förbifart Stockholm konstateras medföra risk för exploatering på Mäläröarna, ökad trafik på väg 261 och betraktas som en för miljön inte långsiktigt hållbar trafiklösning.

Naturskyddsföreningen pekar på fördelarna med den täta storstadsstrukturen som man menar motverkas av Förbifart Stockholm.

Övriga synpunkter från organisationerna på vägutredningen är till stor del gemensamma med många andra yttranden över vägutredningen och de redovisade alternativen. Därutöver redovisas synpunkter som är platsspecifika och som t.ex. kan omfatta bullerskyddsåtgärder, luftmiljöfrågor, berg- och geoteknik och påverkan på bergvärmeanläggningar, placering av ventilationstorn, byggskedet och transporter på befintliga vägnät, Lambarön och öns vattenförsörjning mm..

För boende eller andra som berörs av Diagonal Ulvsundas korridor är oron stor för ökad trafik på befintliga gator och vägar och för störningar under byggskedet. Nyttan ifrågasätts eftersom Diagonal Ulvsunda anses ligga för nära Essingeleden och inte uppfyller projektmålen. Dessutom blandas både lokal och fjärrtrafik i högre grad i Diagonal Ulvsunda än i Förbifart Stockholm och oron för miljön i allmänhet är stor för boende men även för naturmiljön i Brommaområdet samt i södra delarna vid Västertorp.

Naturskyddsföreningen har låtit genomföra två utredningar avseende vägavgifter samt beräkning av koldioxidutsläpp. Frågan tas upp mer ingående under den tematiska redovisningen i utlåtandet.

Vägverkets kommentar

I vägutredningen konstateras att Kombinationsalternativet inte uppfyller projektmålen. Vägverket konstaterar att Vägverket saknar i dagsläget möjlighet att vare sig föra det redovisade Kombinationsalternativet eller något annat utvecklat alternativ med flera trafikslag, vidare i planeringsprocessen.

Vägverket ser i likhet med Naturskyddsföreningen att en tät stadsstruktur kan vara positivt för att minska resebehovet men menar att sambanden mellan infrastruktur och bebyggelsestruktur är komplexa och att det inte alls är säkert att centralt belägna trafikleder gynnar en tät stadsstruktur.

Frågeställningen om skada på riksintresset är central för projektets tillåtlighet och Vägverkets inställning redovisas mer utförligt i utlåtandets huvudtext samt i bilaga 5 till utlåtandet.

Övriga frågeställningar är till stor del detaljfrågor utanför vägutredningens huvudfråga om val av vägkorridor. De är dock viktiga frågor som måste studeras i ett nästkommande arbetsplaneskede för den korridor som väljs.

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 vilken myndighet som bär ansvaret ifall gränsvärden överskrids. I tätbebyggda områden är det svårt att hitta mark för eventuella pumpstationer eller friskluftsintag .

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.

Vägverkets kommentar

En utredning om spårtrafik i tunnel innebär att ett nytt alternativ inkluderas i vägutredningen. Analyserna som görs på systemnivå utgår från att tunneln trafikeras av stombussar vilket bedöms vara mer realistiskt än spår-tunnel.

Vägverket bedömer att miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och beskrivning av konsekvenserna för luftmiljön, bergbrunnar, geoteknik, luftmiljön etc. är tillräckliga för att i detta skede kunna besluta om tillåtlighet och val av alternativ. I samband med framtagande arbetsplan kan frågeställningar preciseras ytterligare både till åtgärd och till omfattning.

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 Grimstaborna 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.

Vägverkets kommentar

Trafikprognoser med trängselskatter har tagits fram och redovisats i vägutredningen. Vägverket bedömer inte att en utökad omfattning av de analyserna skulle leda till andra slutsatser om möjligheterna att finna lösningar på lång sikt.

Enligt Vägverkets bedömning motsvarar de i miljökonsekvensbeskrivningen redovisade bedömningarna den detaljeringsgrad som krävs i ett vägutredningsskede. En mer detaljerad bedömning av miljöeffekter utförs lämpligen i arbetsplaneskedet.

Bandyvägens villaförening

Föreningen är mest intresserad 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.

Vägverkets kommentar

Vägverket konstaterar att alternativ Diagonal Ulvsunda stör pågående planer. Den påverkan som blir framgår av vägutredningen och dess miljökonsekvensbeskrivning.

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.

Vägverkets kommentar

Vägverket delar synen på komplexiteten i vägutredningen. Vägverket har inte för avsikt att driva Kombinationsalternativet vidare i planeringsprocessen. Motiven för detta redovisas i vägutredningen.

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.

Vägverkets kommentar

Vägverket delar i huvudsak synen på komplexiteten i vägutredningen och slutsatserna i yttrandet. Påverkan på Lillsjön förutsätts kunna undvikas. Detaljfrågor utreds lämpligen i nästkommande arbetsplaneskeden.

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.

Vägverkets kommentar

Vägutredningen anger att en hög bro enligt Sjöfartsverkets yttrande är huvudalternativ.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening

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

Vägverkets kommentar

Vägverket är väl medveten om att förändringar kan uppträda på energimarknaden. Det uppstår av förklarliga skäl ett motsatsförhållande mellan tillväxtmål och miljömål framförallt genom användning av fossila bränslen med dess utsläpp och annan miljöpåverkan. Det är dock inte möjligt för Vägverket att beakta andra förutsättningar än de som anges i RUFSS 2001 och uppställda projektmål. Vägutredningen ingår i samhällets långsiktiga planeringsprocess som sker i flera steg och under lång tid. Det är också möjligt att det i framtiden kan uppstå ändrade förutsättningar som leder till att planeringen av ett eller annat skäl ges en annan inriktning. I bilaga 2 till utlåtandet redovisas de samhällsekonomiska beräkningarna och där har även känsligheten för ändringar i bensinpriset redovisats.

Framtidsröster på Mälaren

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 Mälarlänens länsstyrelser. Utredningens syfte ska vara att få fram en helhetslösning som medverkar till en hållbar utveckling i Stockholms- och Mälarenregionen. Motiven för Vägverkets Kombinationsalternativ efterlyses och den dyra pendeltågstunneln ifrågasätts.

Vägverkets kommentar

Vägverket avser inte att föra det redovisade Kombinationsalternativet eller något annat utvecklat alternativ med flera trafikslag, vidare i planeringsprocessen. Motiven redovisas i vägutredningen. Utredningar av det slag som föreslås bör ha annan huvudman än Vägverket och då inriktas på lösningar på kort sikt.

Föreningen Långfärdsskridsko i Västerås

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

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.

Vägverkets kommentar

Vägverket konstaterar att Diagonal Ulvsunda innebär att ytläget vid Ulvsunda leder till överskridande av normen för PM10 framförallt vid Ulvsunda industriområde men även områden söder om Norrbyvägen berörs. För att klara PM10 normer arbetar Vägverket med generella åtgärder som t ex ändrade driftåtgärder, ändrad användning av dubbdäck m fl åtgärder.

Ulvsundaleden i tunnel är ett kostsamt projekt och finns inte i Vägverkets planer.

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:

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

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

Bland hälsorisker anges allergi hos barn, stomljud och vibrationer, partikelutsläpp, dålig luftkvalitet i tunnlar, utsläpp från ventilationstorn 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 omledningen 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.

Vägverkets kommentar

Det är riktigt att alternativet Diagonal Ulvsunda saknas både i den kommunala och den regionala planeringsprocessen som vägutredningen i övrigt är baserad på.

Vägverket delar delvis framförda synpunkter om vissa oklarheter och tekniska svårigheter som kan uppstå. Vägverket menar dock att Diagonal Ulvsunda är utrett i den omfattning som kan förväntas i en vägutredning. Vägutredningens uppgift är att belysa de viktigaste frågeställningarna inför kommande tillåtlighetsprövning. I ett nästkommande arbetsplaneskede sker ytterligare preciseringar av detaljerade frågeställningar både av åtgärd och omfattning.

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 Mälarenregionen

- 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

Vägverkets kommentar

Vägverket har genomfört en omfattande samråds- och utredningsprocess enligt gällande lagstiftning och tagit fram en vägutredning som redovisas tillsammans med en av Länsstyrelsen godkänd miljökonsekvensbeskrivning.

Såväl statliga utredningar, regionala organisationer, berörda kommuner och näringslivet har pekat på behovet av en förbättrad kapacitet över Saltsjö - Mälarsnittet. Tre alternativa lösningar presenteras i vägutredningen som underlag för beslut. Motiv varför endast vägutbyggnadsalternativen och inte Kombinationsalternativet förs vidare i processen redovisas i vägutredningen.

Vägverket konstaterar att det föreligger svårigheter att tillämpa fyrstegsprincipen fullt ut samt att Vägverket i dagsläget saknar möjlighet att vare sig föra det redovisade Kombinationsalternativet eller något annat utvecklat alternativ med flera trafikslag, vidare i planeringsprocessen.

De samhällsekonomiska beräkningarna har kompletterats efter utställelsen och återfinns i utlåtandets bilaga 2.

Vägverket instämmer i att en regional planering av infrastruktur kräver en samverkan mellan olika trafikslag och operatörer. Vägverket är positiv till en sådan lösning men konstaterar att frågan måste drivas på annat sätt än vad som ryms inom nuvarande lagstiftning för planering av infrastruktur.

Kapaciteten på väg 261 i Ekerö kommun är hårt ansträngd. Utökad kollektivtrafik utgör en delösning men det är enligt Ekerö kommun "absolut nödvändigt med en ny fast förbindelse mellan Mälarearna och fastlandet som komplement till Nockebybron".

Ekerö kommun har som de flesta kommuner, som målsättning att utveckla kommunen med fler boende och ökat näringsliv. Exploateringar av mark styrs av kommunen genom tillämpning av plan- och bygglagen.

Enligt Vägutredningen har Förbifart Stockholm bäst måluppfyllelse vad gäller utveckling genom tillgänglighet till kärnområdet Kungens Kurva - Skärholmen och förordas också av Stockholms stad och Huddinge kommun.

Föreningen Rädda Lovön

Anser att utredningen inte 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 Lovön under byggtiden och tvivlar på att politikerna kommer att stå emot exploateringstrycket som uppkommer på Mäläröarna med en ny trafikled.

Vägverkets kommentar

Vägförslagets konsekvenser för de nationella miljömålen samt påverkan under byggtiden redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Förbifart Stockholm ökar exploateringstrycket på Mäläröarna. Omfattningen av ny bebyggelse bestäms av kommunen i översiktsplanen men öarna ingår också i riksintresset Mälaren med öar och strandområden vilket ska motverka olämplig exploatering. Skyddet för Lovön är ännu mer omfattande genom att staten där är fastighetsägare.

Frågan om tillåtligheten för Förbifart Stockholm är central för projektets genomförande och behandlas mer utförligt i utlåtandets huvudtext. Tillåtligheten prövas av regeringen.

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 ventilationstorn 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.

Vägverkets kommentar

Vägverket konstaterar att utformningsfrågor av detaljkaraktär, byggskedet och risker – störningar noga bör utredas i nästkommande arbetsplaneskede när beslut föreligger om vilket alternativ som anses tillåtligt att driva vidare i planeringsprocessen.

Diagonal Ulvsunda uppfyller flertalet projektmål och är ett trafikmässigt alternativ till Förbifart Stockholm.

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.

Vägverkets kommentar

Vägverket delar den framförda uppfattningen om att Kombinationsalternativet bäst uppfyller miljömålen. Motiven varför alternativet ändå valts bort framgår av vägutredningen.

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.

Vägverkets kommentar

Vägverket delar den framförda uppfattningen om motsatsförhållandet mellan ökad trafik och hållbar utveckling inom miljöområdet. Motiven varför Kombinationsalternativet ändå valts bort framgår av vägutredningen.

Det hindrar dock inte att på kort sikt är åtgärder nödvändiga för att möta de aktuella problemen. Vägutbyggnadsalternativen skall ses i ett längre tidsperspektiv

Efter utställelsen har samhällsekonomiska kalkyler gjorts vilka redovisas som bilaga 2 till utlåtandet.

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.

Vägverkets kommentar

Fördelen med en ny nordsydlig förbindelse är att trafiken leds under mark i tunnlar vilket leder till mindre trafikbuller och förbättringar på det angränsande vägnätet genom avlastningseffekterna.

I projektmålen finns utöver att skapa en förbifart för långdistant trafik även andra mål som rör regional utveckling.

Hägerstens Hembygdsförening

Föreningen är negativ till Diagonal Ulvsunda. Trafikstockningarna på E4 kommer att förstärkas, det är oövertänt 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.

Vägverkets kommentar

Diagonal Ulvsunda innebär till stor del en avlastning av befintliga trafiksystem. I ett längre perspektiv kan det innebära att kapaciteten minskar i trafiksystemet eftersom utvecklingen samtidigt koncentreras till befintliga strukturer inom den centrala delen av Stockholm vilket kan leda till trängselproblem på sikt .

Diagonal Ulvsunda är ett av alternativen och byggarbetena berör mer tätbebyggda områden än Förbifart Stockholm.

Vägverket menar att bergtransporterna är en tillfällig verksamhet men kan under vissa omständigheter bli störande. Tillskottet av byggtrafiken vad gäller buller och luft är marginellt jämfört med den befintliga trafiken.

Hökmosse 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.

Vägverkets kommentar

Detaljerade frågeställningar om grundvatten, bergvärmeanläggningar, tunnelplacering utreds i ett senare arbetsplaneskede.

Kungshättans Sportstugeförening

Föreningen omfattar 70 fastigheter på den östra delen av Kungshatt. Föreningen anser att Förbifart Stockholm innebär omfattande miljöskador och påverkan i rekreatiomsområden. Miljöbelastningen i regionen ökar. Kungshatt utgör en del av en gammal kulturbygd och har en naturmiljö som utgör en utmärkt miljö för sällsynta grodarter, 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.

Vägverkets kommentar

Vägutredningen pekar på stora naturvärden på Kungshatt samt att naturvärdena med gamla igenväxta lertäkter inte kommer att påverkas. Vägverket menar att utformningen av ett ventilationstorn på Kungshatt kan anpassas i terrängen utan alltför stor visuell påverkan och att det kan anläggas utan att permanent skada natur- och kulturmiljö.

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 kvalité 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.

Vägverkets kommentar

Vägverket uppmärksammar frågan om dricksvattenförsörjningen på Lambarö. Frågan kan dock behandlas i ett arbetsplaneskede som reglerar enskilda intressen mot vägintrasset.

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.

Vägverkets kommentar

Vägverket konstaterar att det främst är det västra alternativet av Diagonal Ulvsunda som påverkar Lillsjön och rekreativintressena och endast under byggtiden.

Båda alternativen väst och öst vid Ulvsunda kräver att betongtunnel anläggs vid korsningen med utloppet till Lillsjön. Inget av alternativen kommer att innebära någon permanent påverkan på Lillsjön och dess utlopp.

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 kollektivtrafiken 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 Lovön och arbetena kommer att kräva tillstånd enligt Miljöbalken. Föreningen förespråkar vidare sjötransporter, mindre fordon och snabbspårväg till Skärholmen från Ekerö.

Vägverkets kommentar

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

Vägverket konstaterar att det inte finns möjlighet från Vägverkets sida att vare sig föra det redovisade Kombinationsalternativet eller något annat utvecklat alternativ med flera trafikslag, vidare i planeringsprocessen. Motiven för detta redovisas i vägutredningen. För de förslag till utbyggnad av kollektivtrafiken som föreslås finns andra huvudmän än Vägverket.

För Ekeröborna innebär Förbifart Stockholm en avsevärd förbättring jämfört med nollalternativet. Trafiksituationen på väg 261 framstår redan idag som problematisk. Kapacitetshöjande åtgärder på sträckan Tappström- Nockeby efterfrågas av kommunen redan nu. Vägverket vill särskilt påpeka att Ekerö kommun pekar på nödvändigheten av en kompletterande fast förbindelse mellan Mälardalen och fastlandet.

Miljöpartiet de gröna på Mälardalen

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 intringsskador. Ekerö kommun har i folkomröstning tidigare sagt nej till Västerleden. En ny led leder till exploatering på Mälardalen. Vägverket, Banverket, SL och Länsstyrelsen bör därför få i uppdrag att gemensamt göra en trafikutredning för västra Stockholmsområdet som en del i Mälardalenregionen.

Vägverkets kommentar

Såväl trängselavgifter som ökade bensinpriser innebär förändrade resvanor. Effekterna har analyserats i vägutredningen samt avseende bensinpriser i bilaga 6 till utlåtandet.

Vägverket konstaterar att utvecklingen enligt regionplanen och uppfyllelsen av projektmålen i de båda vägutbyggnadsalternativen med ökad tillgänglighet leder till ökat transportarbete som står i ett motsatsförhållande till klimatmålet.

Utsläppen av koldioxid ökar i samma omfattning för Förbifart Stockholm som för Diagonal Ulvsunda nämligen cirka 140 000 ton mer per år jämfört med Nollalternativet. Frågan är komplicerad och satsningar på fordonsteknik, fossilfria bränslen, ökade kollektivtrafiksatsningar och ekonomiska styrmedel är några av de metoder som på sikt bör kunna bidra till att miljömålen nås samtidigt som utvecklingen i regionen kan fortgå.

Kombinationsalternativet har trots sina miljömässiga fördelar avförts från vidare utredning. Motiven för detta redovisas i vägutredningen.

Samhällsekonomiska kalkyler kompletterar utlåtandet och redovisas i bilaga 2. Konsekvenserna för natur- och kulturmiljö redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen .

För Ekeröborna innebär Förbifart Stockholm en avsevärd förbättring jämfört med nollalternativet. Trafiksituationen på väg 261 framstår redan idag som problematisk. Kapacitetshöjande åtgärder på sträckan Tappström- Nockeby efterfrågas av kommunen redan nu. Vägverket vill särskilt påpeka att Ekerö kommun pekar på nödvändigheten av en kompletterande fast förbindelse mellan Mälardöarna och fastlandet.

Frågan om tillåtligheten för Förbifart Stockholm är central för projektets genomförande och behandlas mer utförligt i utlåtandets huvudtext. Tillåtligheten prövas av regeringen.

Mälardöden-Axelsbergs Socialdemokratiska förening

Föreningen stöder tillfullo 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.

Vägverkets kommentar

Vägverket använder sig av samma antaganden om bensinpriser och ekonomisk utveckling som i den regionala utvecklingsplanen. Ökar bensinpriserna och avtar tillväxten minskar också behovet av nya trafikleder. Planeringsberedskapen måste ändå finnas för den önskvärda positiva utvecklingen. En känslighetsanalys redovisas i bilaga 2 till utlåtandet.

Vägverket konstaterar att utvecklingen enligt regionplanen och uppfyllelsen av projektmålen i de båda vägutbyggnadsalternativen med ökad tillgänglighet leder till ökat transportarbete som står i ett motsatsförhållande till klimatmålet.

Frågan är komplicerad och satsningar på fordonsteknik, fossilfria bränslen, ökade kollektivtrafiksatsningar och ekonomiska styrmedel är några av de metoder som på sikt bör kunna bidra till att miljömålen nås samtidigt som utvecklingen i regionen kan fortgå.

Motiven varför Kombinationsalternativet valts bort framgår av vägutredningen.

Vägverket har tagit fram ett alternativ enligt fyrstegsprincipen steg 1 och 2 för att belysa möjligheten att lösa trängsel- och kapacitetsproblemen med vägavgifter och kollektivtrafiksatsningar med en viss omfattning. Kombinationsalternativet löser dock inte uppgiften på lång sikt.

Mälarhöjdens 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.

Mälaröarnas Naturskyddsförening

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

Vägverkets kommentar

I samband med tillåtlighetsprövningen kommer regeringen att ta ställning till projektets tillåtlighet.

För Ekeröborna innebär Förbifart Stockholm en avsevärd förbättring jämfört med nollalternativet. Trafiksituationen på väg 261 framstår redan idag som problematisk. Kapacitetshöjande åtgärder på sträckan Tappström- Nockeby efterfrågas av kommunen redan nu. Vägverket vill särskilt påpeka att Ekerö kommun pekar på nödvändigheten av en kompletterande fast förbindelse mellan Mälardöarna och fastlandet.

Ekerö kommun har som de flesta kommuner, som målsättning att utveckla kommunen med fler boende och ökat näringsliv. Exploateringar av mark styrs av kommunen genom tillämpning av plan och bygglagen. Möjligheterna att skydda Lovön är särskilt goda då skyddet av Lovön är starkt genom riksintresset och också genom att staten är huvudsaklig markägare. Även kommunens översiktsplan verkar för ett förstärkt skydd av de värdefullaste kulturintressena.

Nätverket Bevara Mälardöarna

Nätverket hänvisar till de nationella miljömålen och menar att Förbifart Stockholm motverkar målen begränsad klimatpåverkan, god bebyggd miljö och frisk luft. Genomförandet av Förbifart Stockholm ger intrång i flera riksintressen och störningar under byggskedet. Mälardöarna 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 Mälardöarnas 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 Mälardöarna att färdas på öarna och till och från öarna utan onödig miljöpåverkan, tidsförlust eller kostnader.

Vägverkets kommentar

Frågan om tillåtligheten för Förbifart Stockholm är central för projektets genomförande och behandlas mer utförligt i utlåtandets huvudtext. Tillåtligheten prövas av regeringen.

Vägverket menar att alternativen är utredda i den omfattning som kan förväntas i en vägutredning. Vägutredningen uppgift är att belysa de viktigaste frågeställningarna inför kommande tillåtlighetsprövning. Detaljfrågor hanteras i ett nästkommande arbetsplaneskede.

Vägverket konstaterar att utvecklingen enligt regionplanen och uppfyllelsen av projektmålen i de båda vägutbyggnadsalternativen med ökad tillgänglighet leder till ökat transportarbete som står i ett motsatsförhållande till klimatmålet. Utsläppen av koldioxid ökar i samma omfattning för Förbifart Stockholm som för Diagonal Ulvsunda nämligen cirka 140 000 ton mer per år jämfört med Nollalternativet. Frågan är komplicerad och satsningar på fordonsteknik, fossilfria bränslen, ökade kollektivtrafiksatsningar och ekonomiska styrmedel är några av de metoder som på sikt bör kunna bidra till att miljömålen nås samtidigt som utvecklingen i regionen kan fortgå.

Kombinationsalternativet löser inte uppgiften på lång sikt. Vägutredningen konstaterar att det inte finns möjlighet från Vägverkets sida att vare sig föra det redovisade Kombinationsalternativet eller något annat utvecklat alternativ med flera trafikslag, vidare i planeringsprocessen.

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.

Vägverkets kommentar

Vägverket menar att Diagonal Ulvsunda till stor del tillgodoser dagens behov av förbättrad trafikinfrastruktur. Alternativet Förbifart Stockholm är baserad på RUF 2001 som förespråkar en flerkärnig region med anslutning till både Mälaröarna och Barkarby – Jakobsberg. På kort sikt och oberoende av val av alternativ måste kapacitetshöjande åtgärder genomföras i befintlig trafikinfrastruktur. En ny nordsydlig förbindelse är en infrastrukturåtgärd baserad på ett långsiktigt perspektiv.

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 gräpa 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.

Vägverkets kommentar

En samhällsekonomisk kalkyl biläggs utlåtandet. Frågan om tillåtligheten för Förbifart Stockholm är central för projektets genomförande och behandlas mer utförligt i utlåtandets huvudtext. Tillåtligheten prövas av regeringen.

Vägverket delar inte uppfattningen att den föreslagna bron inte är förenlig med bestämmelserna i miljöbalken.

På kort sikt och oberoende av val av alternativ måste kapacitetshöjande åtgärder genomföras i befintlig trafikinfrastruktur. Vägverket delar i detta avseende Naturskyddsföreningens problemanalys och uppfattningen att vägavgifter och kollektivtrafikinvesteringar kan vara en del av sådana lösningar.

Av vägutredningen framgår hur måluppfyllelsen värderats. Vägutredningen tar inte ställning till den inbördes värderingen av olika mål men konstaterar att Förbifart Stockholm får större konsekvenser för natur- och kulturmiljö men uppfyller samtidigt projektmålen bättre än övriga alternativ. Genom att förlägga stora delar av Förbifart Stockholm i tunnel har intrången kraftigt kunnat begränsas.

Alternativet Förbifart Stockholm är baserad på RUFSS 2001 som förespråkar en flerkärnig region med anslutning till både Mälardalen och Barkarby – Jakobsberg. En ny nordsydlig förbindelse är en infrastrukturåtgärd baserad på ett långsiktigt perspektiv.

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 Sätterskogen. För Lovön har Länsstyrelsen förordnat om skydd av landskapsbilden. Drottningholms slott med omnejd är medtagen på Världsarvslistan. Bron över Lambarfjärden 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.

Vägverkets kommentar

En samhällsekonomisk kalkyl har arbetats fram efter utställelsen och redovisas som bilaga 2 till utlåtandet. Frågan om tillåtligheten för Förbifart Stockholm är central för projektets genomförande och behandlas mer utförligt i utlåtandets huvudtext. Tillåtligheten prövas av regeringen.

Vägutredningen visar tydligt att avgifter och kollektivtrafiksatsningar inte klarar att lösa framkomlighetsproblemen sammantaget med andra projektmål och är därför inte en långsiktig lösning.

Vägverket delar uppfattningen att Diagonal Ulvsunda fångar upp trafik och underlättar bebyggelse av Bromma flygfält alternativt fortsatt flygtrafik.

Kollektivtrafiken ingår i det valda tillgänglighetsmättet vilket framgår av vägutredningen. Valet av standard görs med beaktande av de transportpolitiska målen. Utformningen och standard på väg- och tunnelloösningarna måste också följa vedertagna utformningsregler. Utgångspunkten för tunnelkonceptet i vägutredningen har varit Södra Länkens vägtunnlar. I arbetsplaneskedet kommer väg- och tunnelutformningen att ytterligare studeras med hänsyn till trafiksäkerhet men även med hänsyn till risk och säkerhet samt miljö. Vägverket har ett system för fördelning av medel mellan olika projekt som är baserad på s.k. nationella väghållningsplaner som fastställs av regeringen.

Ulvsunda villaägareförening

Föreningen motsätter sig Diagonal Ulvsunda. Ulvsunda kan redan idag sägas höra till Stockholms centrala delar som enligt projektmålet 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.

Vägverkets kommentar

Vägutredningen visar att Diagonal Ulvsunda attraherar mer trafik. Det finns också en risk med överbelastningar i anslutande vägnät. Avgifter kan vara ett medel för att optimera utnyttjandet.

Vad gäller Lillsjön är Vägverkets bedömning att någon skada på Lillsjön inte skall uppkomma eller att grundläggning av byggnader i området hotas.

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.

Vägverkets kommentar

Vägverket menar att lämnade synpunkter om buller och bergvärmeanläggningar lämpligen hanteras i ett nästkommande arbetsplaneskede.

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.

Vägverkets kommentar

Konsekvenserna av Diagonal Ulvsunda finns väl redovisade i miljökonsekvensbeskrivningen. Vägutredningen bedömer att de problem som räknas upp går att lösa, t ex kapacitet i Ulvsundaplan, konsekvenser för bergvärme, transporter under byggtiden m fl. Ersättningsfrågor behandlas i ett eventuellt arbetsplaneskede och regleras slutgiltigt när byggnadsarbetena utförts.

23 organisationer på natur- och miljösidan

Ett gemensamt yttrande avges av 23 organisationer, Föreningen Nej till Västerleden, Föreningen Nej till Ålstensleden, föreningen Rädda Järvafältet, 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, Mälarearnas Naturskyddsförening, Naturskyddsföreningen i Järfälla, Naturskyddsföreningen i Solna-Sundbyberg, Naturskyddsföreningen i Sollentuna, Stockholms Naturskyddsförening, Lovö Hembygdsförening, Framtidsröster på Mälarearna, Föreningen Rädda Lovö.

Flera av dessa ovan nämnda 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 självfallet kollektivtrafiken och andra samhällsintressen att hamna i stryckklass. 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.

Vägverkets kommentar

Frågan om tillåtligheten för Förbifart Stockholm är central för projektets genomförande och behandlas mer utförligt i utlåtandets huvudtext. Tillåtligheten prövas av regeringen. En samhällsekonomisk kalkyl har efter utställelsen utförts och redovisas som bilaga 2 i utlåtandet.

Kombinationsalternativet grundar sig på idéer som redovisats av Stockholms läns landsting och i olika utredningar om vägavgifter. Vägutredningen visar tydligt att avgifter och kollektivtrafiksatsningar inte klarar att lösa framkomlighetsproblemen sammantaget med andra projektmål och är därför inte en långsiktig lösning. Ett kombinationsalternativ kan dock vara verkningsfullt på kort och medellång sikt.

Vägverket saknar i dagsläget möjlighet att föra vare sig det redovisade Kombinationsalternativet eller något annat utvecklat alternativ med flera trafikslag, vidare i planeringsprocessen.

Syftet med vägutredningen är framförallt att finna åtgärder på lång sikt. Vägverket ställer sig positiv till att i samarbete med andra aktörer finna lösningar även på kort sikt.

NÄRINGSLIV MM

Av 12 tillskrivna företag har svar erhållits från 10. Stockholm Vatten och Stockholms Hamnar AB redovisas under kommuner/kommunala bolag.

Sammanlagt innehåller denna del 116 yttranden som inkommit från företag i regionen samt två näringslivsorganisationer och en motororganisation.

Synpunkterna från näringslivet refereras var för sig medan Vägverkets kommentarer samlats i detta avsnitt under rubriken "Vägverkets samlade kommentarer till synpunkter från näringslivet".

Gemensamt yttrande från 89 transportföretag i regionen

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.

Scanlaser AB Östra, Alustep System AB, 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

Framför uppfattningen 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. 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 infrastruktursatsning.

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
- Förstärker 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 fromma 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 fromma 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.

Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA)

IVA avstår från att yttra sig.

Motormännens Riksförbund

Motormännen framhåller att kringfartsleder ökar framkomligheten och förbättrar trafiksäkerheten. Kombinationsalternativet avvisas då det innehåller vägavgifter. 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.

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 infrastruktuursatsning för att Skärholmen - Kungens Kurva ska kunna utvecklas till en regional kärna.

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFSS 2001) 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 glest bebyggda. För utvecklingen av hela området är det viktigt med en tät och stadsmässig kärna.

Vägutredningens alternativ uppvisar allvarliga 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.

Stockholm Vatten AB

Se kommuner, kommunala bolag

Stockholms Hamnar AB

Se kommuner, kommunala bolag

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 Mälardalsregionens 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.

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 vägkorridor 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, såsom intermodala lösningar. Möjligheterna att genomföra utbyggnaden som PPP-projekt bör särskilt undersökas.

System 3R International AB

Vill att Vinsta industriområde utvecklas.

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 stockholmsregionen 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 stockholmsområdet 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 miljöhänsen.

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.

Vägverkets samlade kommentar till synpunkter från näringslivet

Vägverket konstaterar att det råder en mycket stor enighet bland företagen att Förbifart Stockholm bäst tillgodoser behovet av bättre och snabbare förbindelser mellan norra och södra länshalvorna, en avlastning av Stockholmstrafiken, en regional utveckling med en flerkärnig struktur, fler arbetstillfällen på en gemensam arbetsmarknad samt utjämning på bostadsmarknaden. Vägverket delar också näringslivets uppfattning att en lösning snabbt måste komma till stånd.

Vägverket bedriver också ett utredningsarbete för att undersöka behovet av en framtida östlig förbindelse som ska stödja utvecklingen i länets östra delar.

Finansieringsfrågorna kommer att utredas av Vägverket mot bakgrund av de stora behov som finns bland annat i stockholmsområdet.

Vasakronan är som markägare berörd av Diagonal Ulvsunda och framhåller att Diagonal Ulvsunda förutom att hantera förbifartstrafiken även skapar möjligheter till förbättrade kortare regionala resor genom att den passerar med trafikplatser i mer centrala och därmed bebyggda områden.

Samordningsgruppen för Skärholmen – Kungens Kurva tar upp frågan om anpassning av vägkorridoren vid Kungens Kurva i Huddinge kommun. Vägutredningen har i området breddat korridoren för att ge möjlighet till andra lösningar än den som konsekvensbeskrivs.

ALLMÄNHET

Från allmänheten har cirka 400 olika yttranden mottagits som representerar cirka 600 personer. Synpunkterna har kategoriserats med utgångspunkt från ställningstagande till alternativen. Övriga synpunkter från allmänheten kommer från de personer som inte tagit en tydlig ställning för eller emot något alternativ men ändå gett åsikter om alternativen. För varje alternativ finns det såväl förespråkare som belackare. Det är naturligt att de som känner sig oroade av ett alternativ engagerar sig för att uttrycka sin åsikt. Det finns därför fler yttranden som uttalar sig mot något alternativ än yttranden som uttalar sig positivt för ett alternativ. Diagonal Ulvsunda är det alternativ som allmänheten uttalat sig mest om men även Förbifart Stockholm har engagerat många att uttrycka sin åsikt. Kombinationsalternativet är det alternativ som det inkommit minst yttranden om. Allmänhetens åsikter sammanfattas nedan där hänsyn tagits till samtliga yttranden. Antalet inkomna yttranden anges inom parantes.

Ja till Diagonal Ulvsunda (7)

Bland dem som förordar Diagonal Ulvsunda finns det några som menar att detta alternativ är bäst för människor och natur. Diagonal Ulvsunda anses även avlasta Essingeleden på bästa sätt och ge bättre förutsättningar för kollektivtrafik. I yttranden kommenteras dessutom utformningen och exempelvis ges ett förslag på att flytta rondellen vid Kvarnbacksvägen/Ulvsundaleden längre bort från bostadshusen för att minska bullret. I ett annat yttrande ges förslaget att bygga en ny trafikplats vid Kista när nya E18 byggs. Bland synpunkter om tunnlar finns förslag på att bygga Huvudstaleden i tunnel och att anslutningen med Södra länken ska ske med ramper utformade som en tunnel. En person menar att Essingeleden bör avgiftsbeläggas för att finansiera delar av Diagonal Ulvsunda. En annan person är positiv till Diagonal Ulvsunda men anser dock att processen har sina brister pga. dåligt samarbete mellan Vägverket, kommuner och landsting.

Vägverkets kommentar

Vägverket konstaterar också att korridoren för Diagonal Ulvsunda, till skillnad mot korridoren för Förbifart Stockholm, inte berör riksintresseområden och ger sammantaget minst påverkan på natur. För människors hälsa ger, enligt den samhällsekonomiska analysen, båda alternativen mindre emissioner än ett nollalternativ men Diagonal Ulvsunda ger större minskningar i tätbebyggda områden. Synpunkter på utformningen noteras och kan tas upp på nytt i ett eventuellt senare arbetsplaneskede. Det ligger utanför ramen för utredningsarbetet att lösa finansieringsfrågorna. Vägverket konstaterar också att det saknas en tidsmässig samordning av de planeringsinsatser som görs av trafikverken och på regional och kommunal nivå. Varje planeringsprocess är dock utformad för att ge utrymme för dialog med övriga aktörer inom den fysiska planeringen.

Nej till Diagonal Ulvsunda (225)

Hälsa

I begreppet hälsa ingår allmänhetens boendemiljö som nämns i många yttranden. Flertalet vill absolut att Hägerstensbadet och dess grönområden bevaras. Då Diagonal Ulvsunda planeras genom en tät bebyggelse med många barnfamiljer är det också många som motsätter sig alternativet med hänsyn till barnens boendemiljö. Allmänheten oroar sig även för ökat buller i berörda områden och ett flertal har uttryckt sitt missnöje med en försämrad boendemiljö under den långa byggtiden. Den eventuella evakueringen under byggtiden oroar flertalet och anses även vara oacceptabel. Ett antal menar att Diagonal Ulvsunda ger stora konsekvenser för boende och att boendemiljön i vissa fall blir oacceptabel.

Vad gäller föroreningar som drabbar hälsan finns ett missnöje hos många med placeringen av ventilationstornen och utsläppen från dem. Flertalet kommenterar utsläppen av miljöfarliga partiklar där ett orosmoment är cancerframkallande partiklar. Ett antal påpekar enbart hälsoriskerna med Diagonal Ulvsunda som även anses vara oacceptabla. Att astmatiker inte rekommenderas att använda tunneln anses inte heller vara acceptabelt. I övrigt menar några att belastningen i berört område redan är tillräcklig ur hälsosynpunkt.

Vägverkets kommentar

Vägverket instämmer i att Diagonal Ulvsunda planeras till ett område med tät bebyggelse. Tunnelförläggning är därför en nödvändighet. Vägutredningen pekar också på att ett stort antal boende kommer att störas under byggtiden. Möjlighet finns att minska störningarna framförallt genom information och vid behov tillgrips även restriktioner i arbetstid eller omfattning och som sista åtgärd kan erbjudas ersättningsbostad..

Störande stömljud och vibrationer förekommer bara under byggtiden. Stömljusstörningar från bergborring har kartlagts och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Flest störda uppkommer i alternativet Diagonal Ulvsunda.

Nivåerna som uppkommer från sprängningar får inte överstiga de tillåtna vibrationshastigheter som anges i de riskanalyser som tas fram för berörda fastigheter innan arbetet påbörjas. Ventilationstorn måste utformas så att gällande riktvärden för hälsa klaras. De riktvärden som ska gälla för tunnelluften fastställs i ett nästkommande arbetsplaneskede på grundval av senaste forskningsrön. Av vägutredningen framgår att man med ledning av en svensk studie kommit fram till att en maxgräns på $400\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 i tunnarlarna och en vistelse på ca 11 minuter innebär att risknivå underskrids för ökad allergisk känslighet. Vid 90 km/h tar det ca 10 min att färdas genom tunnelsystemet. Vid lägre hastighet och högre föroreningshalter riskerar därför känsliga personer att få ökade besvär av höga kvävedioxidhalter.

Miljö

Flertalet yttranden från allmänheten handlar om hur Diagonal Ulvsunda påverkar miljön på ett negativt sätt. Även här kommenteras ventilationstornen och utsläppen från dem. Ett stort antal anser att föroreningarna kommer att öka, vilket medföljer att miljöproblemen ökar, varav några anser att föroreningarna är oacceptabla. Flertalet menar att uppsatta miljömål inte kommer att kunna uppnås om Diagonal Ulvsunda blir verklighet. Ökningen av tung trafik under byggtiden påpekas också och i ett par av allmänhetens yttranden krävs redovisningar för utsläppsnivåerna på olika sätt.

Flertalet boende i området är oroliga för att deras bergvärmeanläggningar kommer att skadas om Diagonal Ulvsunda byggs och många oroar sig också för grundvattensänkningar. Skador på fastigheter kommenteras i flertalet yttranden där sättningar och sprickor i husgrunden anges. Uppenbarelskyrkan är en byggnad som anges vara i farozonen. Andra anser att det är ett riskfyllt projekt för geologin i allmänhet och några menar att det saknas geologiska undersökningar för projektet.

Att bevara landskapet och värdefulla kulturmiljöer i berörda områden är något som engagerat många. Ett stort antal yttranden handlar om att omgivningar och natur kommer att förstöras med Diagonal Ulvsunda.

Vägverkets kommentar

Samtliga arbeten genomförs med krav på att sättningar på byggnader eller skada på andra anläggningar inte uppkommer. Anläggningsarbeten som medför bortledning av grundvatten eller arbeten i vattenområde kräver prövning eller anmälan enligt kap 11 i miljöbalken som måste beakta skadeförbyggande åtgärder på t.ex. befintliga bergvärmeanläggningar. Ett omfattande kontrollprogram kommer att genomföras för att bekräfta att ställda miljövillkor i tillstånden klaras.

Miljökvalitetsnormer får enligt lag inte överskridas. Höga partikelhalter uppträder redan idag inom vissa tätbebyggda områden med hög trafikbelastning. Genom att trafiken leds ned i tunnlar minskar miljöbelastningen på stora delar av vägsystemet. Problemet är dock av sådan art att det krävs omfattande generella åtgärder på trafiken i delar av Stockholmsregionen som radikalt minskar partikelalstringen.

Den till stora delar tunnelförlagda Diagonal Ulvsunda berör inte Mälarens vattenområde.

Det finns idag inget som i vägutredningen tyder på att nämnda miljöer påverkas negativt ur kulturhistorisk synpunkt eller innebär förluster. Uppenbarelskyrkan bedöms inte påverkas på annat sätt än att vibrationskontroller från sprängningarna bör genomföras.

Säkerhet

Säkerheten under byggtiden med stora risker för olyckor är ett av allmänhetens orosmoment. Flertalet anser att säkerheten under byggtid och i drift är oacceptabel. Allmänheten påpekar även risktagandet med detta projekt, ett antal kommenterar säkerheten i tunnlar och är oroliga för hur den långa passagen under Mälaren kommer att fungera. I några yttranden påpekas ökade risker med projektet i allmänhet och några anser att säkerhetskrav ska ställas. Allmänheten kräver även redovisning på hur farligt gods hanteras.

Vägverkets kommentar

Tunnelsäkerheten är mycket viktig i projektet. Vägverket kommer att följa teknikutvecklingen och föra en konstruktiv dialog med berörda myndigheter om hur fullgod tunnelsäkerhet skall uppnås. För farligt gods finns ett väl utvecklat regelsystem och dimensionering av tunnelns säkerhetssystem beaktar att farligt gods kommer att transporteras i tunneln.

Trafik

Flertalet anser att Diagonal Ulvsunda inte löser problemen i nuvarande trafiksituation och att nya trafikproblem kommer att uppkomma. Ett mycket stort antal yttranden handlar om att Diagonal Ulvsunda ligger för nära centrum vilket anses leda till ökad trafik i innerstaden.

I flera yttranden ges kommentarer till alternativ trafikplanering och utformning. Exempelvis efterlyses bättre alternativ för att lösa trafiksituationen där inte villaområden med hög barntäthet drabbas. Någon anser att förbindelsen ska byggas söder om Fittja bro då trafiken står stilla vid Skärholmen varje morgon. Ett antal vill att kollektivtrafiken ska utökas istället för eller i samband med att Diagonal Ulvsunda byggs. I ett par yttranden kräver allmänheten redovisningar för exempelvis effekter av omledning av trafik och hur lång tid projektet kommer att ta om det endast byggs under dagtid. Ett antal har synpunkter på trafiken under byggtiden och undrar hur den ska lösas. Flertalet anser att det är olämpligt att dra in så mycket trafik i en så pass tät bebyggelse. I övrigt har yttranden med olika åsikter kring planering av trafik inkommit. Bland annat finns åsikten att Diagonal Ulvsunda hindrar byggandet av nya bostäder i Ulvsunda industriområde och någon undrar varför man ska bygga så nära Essingeleden.

Vägverkets kommentar

I vägutredningen redovisas resultaten av de omfattande trafikanalyser som gjorts. Även omledningsvägar redovisas. Byggtiden har beräknats med utgångspunkt från erfarenheterna från Södra Länken som också löper under bebyggda områden. Båda vägalternativen löser trafikuppgiften på ett tillräckligt bra sätt. Den samhällsekonomiska analysen varnar dock för att det kan uppstå överbelastningar i det kommunala gatunätet som ansluts till Diagonal Ulvsunda. Diagonal Ulvsunda försvårar utbyggnad av bostäder i Ulvsunda industriområde. Rådande osäkerhet om trafikflygets framtid på Bromma gör det dock svårt att bedöma och värdera den effekten.

Ekonomi

Synpunkterna på projektets ekonomi är många och flertalet ifrågasätter om kalkylerna kommer att hålla. Allmänheten anser att det är ett dyrt och osäkert projekt och påpekar att det oftast blir dyrare än vad som sägs före byggstart. Ett antal tror att Diagonal Ulvsunda kommer leda till att värdet sänks på deras fastigheter. Några kommenterar kostnader för kompensation för boende där även en redovisning på hur detta ska lösas efterlyses. Det efterfrågas också mer analys vad gäller ekonomin och en person kräver redovisning av merkostnad vid längre byggtid.

Vägverkets kommentar

Den kostnadsbild som anges är den som Vägverket kommit fram till med utgångspunkt från nu kända förutsättningar. Erfarenhetsmässigt är kostnadsbedömningar svårare att göra i tätbebyggda områden där det kan vara svårt att på förhand veta vilka konflikter som kan uppstå med andra intressen. I den samhällsekonomiska kalkylen har därför samma byggkostnad använts för båda alternativen även om vägutredningen visar på en liten kostnadsfördel för Diagonal Ulvsunda.

Förutsättningar

Många anser att uppsatta mål med Diagonal Ulvsunda inte uppfylls. Ett antal tycker att man ska invänta försöket med trängselskatt innan några beslut tas.

Förutsättningarna för projektets mål kommenteras även med redan planerade bostäder i området och bostäder som byggs där Diagonal Ulvsunda kan komma att byggas. Andra menar att målen inte är genomtänkta på så sätt att miljöproblem ökar och boende berörs på olika sätt. En person ger kommentaren att oljan snart tar slut vilket kommer att lösa trafikproblemen.

Vägverkets kommentar

Vägverkets uppfattning är att båda vägalternativen uppfyller projektmålen tillräckligt väl men delvis på olika sätt. Försöket med trängselskatt har bekräftat de slutsatser som finns i vägutredningen. Vägutredningen bygger på förutsättningen att trafiken kommer att fortsätta att öka men att ökningstakten på lång sikt minskar. De mål som ligger till grund för vägutredningen är väl förankrade i samrådsprocessen.

Processen

När processen för Diagonal Ulvsunda kommenteras är det ett antal som påpekar att miljökonsekvensbeskrivningen innehåller osäkerheter som inte kommer att utredas förrän på arbetsplaneskedet, då det oftast är för sent att stoppa projekt. Andra anser att informationen kring projektet varit ofullständig. Ett stort antal har kommentarer till hur processen genomförts och anser att Diagonal Ulvsunda är ofullständigt utredd. Det påpekas även att det finns bättre alternativ till Diagonal Ulvsunda och några undrar hur detta projekt kan vara förenligt med exempelvis Regionplanen eller Stockholms översiktsplan. Allmänheten nämner avslutningsvis att hänsyn till de boende saknas i processen gällande fastighetsskador och boendemiljö.

Vägverkets kommentar

Enkäter som genomförts i samband med möten med allmänheten visar att man tyckt informationen varit bra. Den dialog som förevarit med bland annat Länsstyrelsen har lett till att konsekvenserna har utretts mer noggrant än vad som normalt är brukligt i detta skede i processen. De enskilda intressen som påverkas behandlas inte i vägutredningsskedet utan först i samband med en arbetsplane- och detaljplaneprocess.

Utformning

I yttranden kring utformningen kommenteras tunnlar, osäkerheten med dessa och krav på redovisning för hur tunnlar ska fungera. Några av allmänhetens kommentarer visar att tunnelmynningen i Ulvsunda ogillas. Mest handlar yttranden dock om hur det ska gå att bygga en så pass lång tunnel under Mälaren där ingen erfarenhet finns. En person anser att broar hellre ska byggas än tunnlar.

Vägverkets kommentar

Vägverket känner väl till de osäkerheter och svårigheter som är kopplade till tunnelbyggnad. Geologin i Stockholmsområdet är dock väl känd och de bedömningar som gjorts har underställts särskild prövning av oberoende myndighet. Både SGU och SGI anser gjorda bedömningar vara korrekta i detta skede i processen. I vägutredningen anges en korridor. Den bästa tekniska lösningen för att passera under Mälaren bestäms i ett senare arbetsplaneskede när korridoren fastställts. Brolösningar avfärdades tidigt i processen vilket redovisas i vägutredningen.

Nej, övrigt

Övriga yttranden som inkommit säger nej utan kommentar eller med kommentaren att projektet är ogenomtänkt. Ett antal säger nej och hänvisar till föreningen NÅLs argument. Det finns även andra argument för ett nej till Diagonal Ulvsunda, exempelvis att de argument som avfärdade Brommagreinen även gäller för detta alternativ. Flertalet säger nej till Diagonal Ulvsunda men ja till Förbifart Stockholm. Diagonal Ulvsunda anses ligga för nära centrum och Förbifart Stockholm är bättre för västerort eller bättre i allmänhet. Ett antal anser att Förbifart Stockholm är bättre då den berör färre pga. placeringen i en glesare bebyggelse. I ett yttrande kommenteras att Kombinationsalternativet är bättre än Diagonal Ulvsunda ur miljösynpunkt.

Ja till Förbifart Stockholm (20)

Bland dem som förordar Förbifart Stockholm är det några som anser att alternativet ger en bättre boendemiljö utmed vissa sträckor. I ett yttrande ges kommentaren att alternativet ger störst minskning av antalet trafikdöda. Några menar att Förbifart Stockholm är bättre för miljön på olika sätt och leden anses även vara en reell förbifart som avlastar innerstaden på bästa sätt. Flertalet menar att detta alternativ dessutom medverkar till utveckling i regionen. Övriga yttranden är exempelvis att Förbifart Stockholm ska byggas så att vi slipper trängselskatter samt att alternativet minskar den tunga och stressande trafiken till och från färjan på Ekerö. I yttranden diskuteras även utformningen och förslag till nuvarande alternativ ges, exempelvis anses det att förbifarten söderifrån bör starta vid Slagsta som är i behov av en förbifart. Det ges också förslag på utformning av tunnlar där någon är av åsikten att det bör byggas en tunnel istället för bro under Lambarfjärden för att minska buller. En person påpekar att bullret från Lambarbron ska minskas så långt som möjligt för att inte friluftslivet i Grimstaskogen ska störas. I ett yttrande ges även en anmärkning till att sprängningar ska utföras med försiktighet. Flera personer säger ja till Förbifart Stockholm utan kommentar och någon ger kommentaren att det är det enda vettiga alternativet vid en sammanvägning av relevanta faktorer.

Vägverkets kommentar

Vägverket konstaterar att åsikterna i huvudsak sammanfaller med vägutredningens bedömning. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är dock inte Förbifart Stockholm bättre enligt den senaste samhällsekonomiska beräkningen. En tunnel under Lambarfjärden har avförts genom att tunnellängden blir för stor vilket redovisas i vägutredningen

Nej till Förbifart Stockholm (118)

Hälsa

Bland de som kommenterat hälsa och boendemiljö i yttranden finns ett antal som uttrycker sin oro för konsekvenser för boende. Några gör yttranden om försämrad boendemiljö under byggtiden och ett antal är missnöjda med ökat buller.

Miljö

Ett stort antal har som åsikt att Förbifart Stockholm påverkar miljön på ett negativt sätt. Några konstaterar att föroreningar kommer att öka och ett antal menar att miljömålen inte kan uppfyllas om projektet genomförs.

Flertalet anser att landskapets värdefulla kulturmiljöer hotas i samband med Förbifart Stockholm. Några yttranden handlar om oro för kommersiell exploatering utmed vägsträckan. Andra motsätter sig alternativet med kommentaren att omgivningar förstörs.

Naturen har engagerat många och i ett stort antal yttranden konstateras att alternativet förstör naturen på Lovö. Många anser att naturens värde förstörs med Förbifart Stockholm och att alternativet gör ingrepp i naturen.

Vägverkets kommentar

Vägverket konstaterar att utvecklingen enligt regionplanen och uppfyllelsen av projektmålen i de båda vägutbyggnadsalternativen med ökad tillgänglighet leder till ökat transportarbete som står i ett motsatsförhållande till klimatmålet. Utsläppen av koldioxid ökar i samma omfattning för Förbifart Stockholm som för Diagonal Ulvsunda nämligen cirka 140 000 ton mer per år jämfört med Nollalternativet. Frågan är komplicerad och satsningar på fordonsteknik, fossilfria bränslen, ökade kollektivtrafiksatsningar och ekonomiska styrmedel är några av de metoder som på sikt bör kunna bidra till att miljömålen nås samtidigt som utvecklingen i regionen kan fortgå.

Vägverkets bedömning av projektets tillåtlighet vad gäller ingrepp i riksintressen, redovisas i utlåtandet.

Vägutredningen pekar på att Förbifart Stockholm innebär att fler av de rekreativa kvaliteterna bli försämrade inom Grimsta natur och friluftsområde särskilt i strandzonen. Samtidigt skapas möjligheter att nå nya områden på Lovön genom den föreslagna gång- och cykelförbindelsen. De relativt små ingrepp som görs i naturmiljön på Lovön bedöms innebära måttlig negativ påverkan på naturvärdena.

Kommersiell exploatering efter vägsträckan kan förväntas i Barkabyområdet där det befintliga handelsområdet expanderar även utan beslut om nord-sydlig förbindelse. Lovön har så starkt skydd att risken för exploatering där är mycket liten och markanvändningen kan styras av Ekerö kommun.

Trafik

Bland yttranden om planering av trafik finns det ett flertal som förordar alternativ till biltrafik. Allmänheten menar även att Förbifart Stockholm är felplacerad och några påpekar att alternativet inte löser problemen i nuvarande trafiksituation. Ett antal har som åsikt att alternativet till och med förvärrar trafiksituationen. Bland övriga kommentarer till Förbifart Stockholm finns det exempelvis en person som menar att förbipasserande trafik i nord-sydlig riktning borde köra över Strängnäs istället. Några kommenterar Brommaplan där önskemål finns att rondellen ska byggas om, andra önskar sig ett trafiksäkrare vägnät.

Vägverkets kommentar

Vägutredningen pekar på att Förbifart Stockholm leder till en ca 30 % ig minskning av trafiken på väg 261 förbi Drottningholm jämfört med nollalternativet. Alternativ till biltrafik liksom alternativa vägkorridorer redovisas i vägutredningen och har även diskuterats på samrådsmöten.

Ekonomi

Bland dem som kommenterat ekonomin för projektet finns de som anser att det är bättre att använda pengarna till något bättre alternativ. Ett antal är osäkra på ekonomin för projektet och tror att det kommer att medföra orimligt höga kostnader. Uttalanden görs också om oron för värdesänkning på fastigheter.

Vägverkets kommentar

Vägutbyggnaderna uppvisar samhällsekonomisk lönsamhet. Prioritering av olika objekt görs i den strategiska planeringen och i samband med budgetberedning. Långsiktigt innebär väginvesteringarna att fastighetspriserna stiger eftersom tillgängligheten ökar.

Förutsättningar

Några anser att målen för trafiken med Förbifart Stockholm inte är rimliga. Ett antal menar att försöket med trängselskatter ska inväntas innan beslut tas. I övrigt finns olika kommentarer till förutsättningarna för projektet, exempelvis anser någon att man bör vänta med beslut eftersom Stockholmsregionen kommer att växa inom de närmaste åren, vilket gör att förutsättningar ändras. I ett yttrande påpekas att idén om att sammanlänka de södra förorterna med de norra kommer från tiden vid IT-bubblan och förutsättningarna är inte desamma idag.

Vägverkets kommentar

Vägutredningen visar att enbart trängselavgifter inte löser problemen.

Projektmålen för en nordsydlig förbindelse är baserad på RUFSS 2001. Denna framhåller betydelsen av att skapa en gemensam och utjämnad arbets- och bostadsmarknad mellan regionhalvorna med förbättrad framkomlighet och tillgänglighet i Saltsjö - Mälarsnittet med en förbifart för långdistans trafik. Projektmålen är utformade för en framtida bebyggelsestruktur baserad på s.k. kärnområden enligt RUFSS 2001. Oaktat en nordsydlig förbindelse behövs därutöver även förstärkning och förbättring av viktiga befintliga väganläggningar vilket även ingår i vägutredningens förutsättningar för scenariot 2015.

Processen

När processen kring projektet kommenteras av allmänheten anser ett flertal att de fått ofullständig information och att hela processen är bristfälligt utförd. Några menar att det är omotiverat att genomföra Förbifart Stockholm på olika grunder.

Vägverkets kommentar

Vägverket har genomfört informationsinsatser inom ramen för vägutredningen långt utöver vad som fordras enligt lagstiftningen. Det har gett många värdefulla synpunkter och har också påverkat vägutredningens inriktning. Det mest påfallande exemplet är att ett helt nytt alternativ vuxit fram som en följd av den massiva kritiken mot förslaget Ålstensleden. Förbifart Stockholm är också ett helt annat alternativ än det tidigare Västerleden.

Utformning

De som kommenterat utformningen är negativa till broar och någon anser att en bro över Lambarfjärden bör glasas in för att minska buller. Några ger kommentarer till utformningen av tunnlar, exempelvis vill en person att en tunnel ska grävas under Lambarfjärden för att minska bullret.

Vägverkets kommentar

Inglasning ger helt andra kostnader enligt studier som gjordes för Västerleden. Andra åtgärder, t ex tyst beläggning har större relevans. En tunnel under Lambarfjärden har avförts genom att tunnellängden blir för stor vilket redovisas i vägutredningen.

Nej, övrigt

I övriga yttranden är det flertalet som säger nej utan kommentar. Ett antal säger nej med hänsyn till Lovö och miljön. Sedan finns det de som säger nej till Förbifart Stockholm men ja till de andra alternativen. Ett antal som säger ja till Diagonal Ulvsunda gör det för att Lovön ska bevaras. De som säger ja till Kombinationsalternativet istället gör det bland annat för att det är miljövänligare och mer långsiktigt.

Ja till Kombinationsalternativet (7)

Bland dem som förordar Kombinationsalternativet finns det några som anser att det är det bästa alternativet för människor och natur. Det ges även kommentarer till fördelarna med att satsa på kollektivtrafik. En person är missnöjd med utformningen av tunneln mellan Häggvik och Älvsjö och någon undrar varför Vägverket föreslår en så lång och dyr tåglinje i tunneln. Det finns även en negativ inställning till Vägverkets sätt att sköta processen kring utredningen av Kombinationsalternativet och menar att de medvetet vill få ett sådant alternativ att framstå som dåligt.

Vägverkets kommentar

Vägverket konstaterar att Kombinationsalternativet inte utgör ett alternativ som Vägverket ensamt kan driva. Alternativet är på många sätt ett attraktivt alternativ men uppfyller inte ställda projektmål för vägutredningen. Delar av Kombinationsalternativet är ett lämpligt alternativ för en förstärkning av centrala trafiksystemet och har dessutom positiva miljöeffekter.

I vägutredningen redovisas en möjlig systemutformning. Förslag på möjlig utökning av kollektivtrafikutbyggnad har hämtats från utredningar beställda av Stockholms läns landsting, Naturvårdsverket och Vinnova. Djupare tekniskt underlag som likställer Kombinationsalternativet med utbyggnadsalternativen har inte varit möjligt att ta fram eftersom Vägverket inte äger rådighet att föra Kombinationsalternativet vidare i planeringsprocessen. Genom att alternativet inte är lika väl utrett som de andra alternativen blir kostnadsuppskattningen mer översiktlig vilket avspeglar sig i ett stort kostnadsintervall.

Nej till Kombinationsalternativet (2)

I ett antal yttranden anses processen vara ofullständigt genomförd. En person påpekar att boendemiljön kommer att försämrats med ökad trafik på Ulvsundaleden. Förutsättningar anses dessutom vara missvisande då Vägverket inte ansvarar för åtgärder i staden. Det påpekas även att det är nödvändigt att finna en bättre trafiklösning för Klarastrandsleden.

Vägverkets kommentar

Processen har genomförts i enlighet med Väglagen och vägutredningen har genomförts med en omfattande dialogprocess. Stockholms stad är väghållare för Klarastrandsleden. En utbyggnad kräver därför politisk behandling i Stockholms stad för genomförande.

Övriga synpunkter från allmänheten

Här återfinns många synpunkter som kommenteras på annan plats. Kommentarer begränsas därför till endast sådana som inte återfinns tidigare.

Ja (16)

De flesta yttranden handlar här om planering av trafik där flertalet ger förslag på andra alternativ än befintliga. Exempelvis anser en person att det bör satsas på färjetrafik och någon tycker att det kan satsas på Österleden istället. Bland de som kommenterar Diagonal Ulvsunda menar en person att det är ett bra förslag dock med en alternativ sträckning och en annan person anser att den avlastar Essingeleden på ett bra sätt. Flertalet är positiva till Förbifart Stockholm med kommentarer som att leden bevarar naturmiljö, förbättrar stadsmiljö och skapar förutsättningar för tillväxt i regionen. I yttranden kring utformning anser någon att man bör satsa på nedmonterbara motorvägar på stolpar för att slippa permanenta ingrepp i stadsmiljö och natur. Det finns även en åsikt att bredden på vägrenen bör utökas till 4,5 m så att den på sikt kan fungera som bussfil. Vad gäller utformningen av tunnlar ges förslaget att bygga avstängbara korridorer mellan tunnelrören för att bilar ska kunna göra u-svängar om det blir stopp och några vill även se en alternativ tunneldragning. Det finns dessutom yttranden där alternativen anses vara ofullständigt utredda på olika sätt. En person har som åsikt att försöket med trängselskatter bör inväntas innan beslut tas.

Vägverkets kommentar

Färjor är inget alternativ då kapaciteten bara är en bråkdel av en motorvägs. Alternativa vägsträckningar inklusive Österleden behandlas i vägutredningen. Vad det gäller utformningsfrågor finns möjlighet att beakta dessa i ett nästkommande arbetsplaneskede eftersom förslagen är generella och inte påverkar valet av korridor.

Nej (19)

Hälsa

I yttranden kommenteras hur boendemiljön kommer att försämrats med de olika alternativen, varav ett yttrande gäller byggtiden. Några påpekar att miljömålen inte kan uppfyllas med de alternativ som ges. Protest ges mot att Hägerstensbadet försvinner med Diagonal Ulvsunda och det påpekas även att bullret försämrar boendemiljön. I alternativet Diagonal Ulvsunda är det också flera som kommenterar utsläppen från ventilationstorn. I övrigt påpekas att föroreningar kommer att öka i allmänhet och säkerheten med en passage under Mälaren ifrågasätts.

Vägverkets kommentar

I ett senare arbetsplaneskede finns möjlighet att ta upp frågan om kompensationsåtgärder i lägen där man kan peka på allvarliga försämringar. Alla olägenheter kan dock inte kompenseras.

Miljö

Osäkerheten gällande geologin kommenteras i ett par yttranden och oron för en eventuell grundvattensänkning nämns. Några protesterar mot att landskap, natur och kulturmiljö förstörs och då främst gällande Förbifart Stockholm.

Trafik

I yttranden om trafik och planering finns det de som menar att alternativen inte löser nuvarande trafikproblem. Det finns också en åsikt om att en förbifart ska byggas längre från centrum än vad Diagonal Ulvsunda gör. Ett antal anser att det ska satsas på kollektivtrafiken istället. Kommentarer i övrigt är exempelvis att tätortsbilismen måste begränsas inte uppmuntras, satsa pengar på att åtgärda existerande flaskhalsar i nuvarande trafik istället, någon undrar varför Diagonal Ulvsunda ska byggas om vi inte vill ha in mer bilar i staden.

Ekonomi

Här finns åsikten om att ekonomin inte kommer att hålla för alternativen. Några anser att Diagonal Ulvsunda är ett risktagande och någon tycker att Förbifart Stockholm är för dyr.

Processen

Flertalet anser här att det saknas utredningar och information om de olika alternativen, en person anser dock att Kombinationsalternativet är fullständigt utrett. Några vill att en opartisk instans ska utreda en nord-sydlig förbindelse för att inte något ska förbises. Ett antal menar i sina yttranden att försöket med trängselskatter ska inväntas innan något beslut tas. Övriga kommentarer angående processen är exempelvis att kampanjer för alternativ till bilismen bör bedrivas och att bensinpriset kommer att stoppa biltrafiken i framtiden vilket leder till att motortrafikleder inte behövs.

Utformning

I kommentarer till utformningen av tunnlar finns en åsikt om att tunnlar ska undvikas. I ett annat yttrande påpekas att det finns en ökad risk för olyckor i tunnlar.

Vägverkets kommentar

*Många synpunkter som framförs finns kommenterade på annan plats.
Oberoende granskning förekommer i andra länders planeringssystem (Frankrike)
medan Sverige istället använder sig av ett brett remissförfarande där flera
oberoende institutioner har möjlighet att yttra sig.*

KOMMENTARER TILL LÄNSSTYRELSENS YTTRANDE

Efter utställningen har Länsstyrelsen i Stockholms län lämnat ett yttrande över vägutredningen. Länsstyrelsen har i detta yttrande förordat Diagonal Ulvsunda före Förbifart Stockholm.

Vidare har 43 kommuner i Mälardalen genom resp. kommunstyrelsens ordföranden undertecknat en gemensam skrivelse som stöd för Förbifart Stockholm.

Som svar på Länsstyrelsens yttrande har Kommunförbundet i Stockholms Län (KSL) upprättat en särskild skrivelse som stöd för alternativet Förbifart Stockholm.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen har i sitt yttrande redovisat en sammanfattande beskrivning av myndighetens uppfattning om de olika alternativen med motivering till ställningstagande samt vilka frågeställningar som bedömts ha betydelse för det processuella fortskridandet. Vägverket har tagit fasta på de sammanfattande synpunkterna och redovisar kortfattat Vägverkets synpunkt i frågan.

BEHOVET OCH GENOMFÖRBARHET AV EN NY NORDSYDLIG FÖRBINDELSE

Länsstyrelsen framhåller att Stockholmsregionens trafiksystem, såväl vägar som spår, är under högtrafik hårt ansträngt. Bristerna i trafiksystemet leder bl.a. till att utbytet på arbetsmarknaden och konkurrensen inom näringslivet begränsas. Detta motverkar den regionala ekonomins utveckling och minskar dess bidrag till den nationella ekonomin. I takt med att regionens befolkning ökar kommer problemen successivt att förvärras om inte åtgärder sätts in.

Vägutredningen analyserar en förväntad situation år 2015, då det antagits att bl.a. spårvägsnätet byggt ut och att Norra Länken och Citybanan satts i drift. Redan i förstudien visade Vägverket att det utöver dessa kapacitetsförstärkningar behöver tillföras transportkapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet. Arbetet med att förbättra Stockholmsregionens nord-sydliga kommunikationer är mycket angeläget.

De alternativ som presenteras i vägutredningen har alla en lång genomförandetid och höga investeringskostnader. Risken för ytterligare tidsutdräkt och kostnadsstegringar måste så långt möjligt förebyggas. Samtidigt ställs strikta miljökrav på transportsystemet i allmänhet och på ny infrastruktur i synnerhet.

Vägverkets kommentar

Vägverkets instämmer med Länsstyrelsen om angelägenheten att få till stånd kapacitetsförstärkning över Saltsjö- Mälarsnittet men även ett alternativ till den hårt belastade och störningskänsliga Essingeleden.

PROJEKTETS ÄNDAMÅLSENLIGHET

Länsstyrelsen har funnit att en ny sexfältig vägförbindelse kan uppfylla projektets ändamål inom vilken som helst av de två korridorerna Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda. För Förbifart Stockholm talar att alternativet redan idag är utgångspunkt för många kommuners bebyggelseplanering och det breda stöd alternativet fått från kommuner och andra remissinstanser under vägutredningens utställning.

Diagonal Ulvsunda har andra fördelar, till exempel medför den en större trafikavlastning i centrala Stockholm och ger en bättre koppling till det övergripande trafiknätet i sydöstra Storstockholm. Länsstyrelsen anser att bägge alternativen behöver kompletteras med ett avgiftssystem för att avlasta centrala Stockholm.

Vägverkets kommentar

Vägverket konstaterar att Länsstyrelsen inte uttrycker någon uppfattning om i vilken utsträckning alternativen uppfyller projektets ändamål. Vägverket har i utredningen konstaterat att det är små skillnader mellan vägalternativen men att Förbifart Stockholm är det alternativ som ger den långsiktigt bästa lösningen.

PROJEKTETS TILLÅTLIGHET

I valet mellan olika alternativ ska, enligt miljöbalkens lokaliseringsregel, den lokalisering väljas som leder till att "ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön". Denna lokalisering ska dessutom vara lämplig utifrån balkens mål och hushållningsbestämmelser. En motsvarande bestämmelse i väglagen anger att en väg ska ges ett "sådan läge och utförande att ändamålet med vägen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden".

Båda alternativen, Diagonal Ulvsunda och Förbifart Stockholm, är enligt Länsstyrelsen förknippade med påfrestningar på miljön och olägenheter för människors hälsa både på kort och på lång sikt. Störningarna under byggtiden drabbar inte lika många människor i alternativ Förbifart Stockholm, men detta alternativ riskerar istället att påtagligt skada väsentliga – i vissa avseenden unika – natur- och kulturvärden inom bl.a. områdena Lovö-Lindö och Mälaren med öar och strandområden som är av riksintresse. Förbifart Stockholm ger också ett försämrat skydd av Storstockholms viktigaste vattentäkter i östra Mälaren.

Alternativet Förbifart Stockholm är enligt Länsstyrelsens bedömning därför mindre lämpligt sett i ett långsiktigt perspektiv och tillgodoser inte miljöbalkens bestämmelser om hushållning med mark och vatten och lokaliseringsregeln.

Vägverkets kommentar

Vägverket menar i motsats till Länsstyrelsen att med de anpassningar som skett bl.a. genom att förlägga Förbifart Stockholm i huvudsak i tunnlar längs många känsliga avsnitt, har intrångs- och barriäreffekterna reducerats avsevärt.

Vägutredningen visar att det i vissa avsnitt uppstår negativa och i vissa fall stora konsekvenser. Vägutredningen gör således ingen samlad bedömning huruvida Förbifart Stockholm medför påtaglig skada på riksintressena Mälaren med dess öar och strandområden (MB kap 4) samt riksintresset Lovö – Lindö (MB kap 3).

Vägverket delar inte Länsstyrelsens bedömning att det föreligger försämrat skydd av Mälaren som dricksvattentäkt med förbifart Stockholm utan menar att det föreligger en acceptabelt låg risk. Stockholm Vattens skrivelse styrker Vägverkets uppfattning.

Vägverket menar att bestämmelserna i kap 2, 3 och 4 i miljöbalken är allmänt hållna och utrymmet för olika bedömningar är därmed förhållandevis stort. Regeringens tillåtlighetsprövning har till uppgift att ta ställning till graden av skadans omfattning på riksintressena vid en samlad bedömning av projektet där olika intressen även skall vägas samman.

VAL AV ALTERNATIV OCH FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR DEN FORTSATTA PROCESSEN

Vägutredningens tredje alternativ, Kombinationsalternativet är inte direkt jämförbart med de två övriga. Länsstyrelsen konstaterar att Vägverket inte har mandat att ensamt föra en sådan kombinerad lösning till en tillåtelseprövning. Alternativet är följaktligen inte aktuellt för det val av alternativ som Vägverket ska göra i detta skede. Vid prövningen av vägföretagets tillåtlighet ska dock samtliga alternativ beaktas och regeringens har möjlighet att ställa krav på ytterligare utredningar av alternativ.

Länsstyrelsen anser att Diagonal Ulvsunda är det vägbyggnadsalternativ som Vägverket bör föra vidare i planeringsprocessen genom att hos regeringen ansöka om tillåtlighet enligt 17 kapitlet 1 § miljöbalken.

För att det ska vara möjligt att bedöma projektets samlade nytta och dess förutsättningar för genomförande behöver dock mer utvecklade samhällsekonomiska kalkyler, inklusive relevanta känslighets- och fördelningsanalyser utarbetas inför prövningen.

Om Vägverket istället väljer att ansöka om tillåtlighet för Förbifart Stockholm krävs att projektets inverkan på Natura 2000-området Edeby ekhage tillståndsprövas före regeringens tillåtlighetsprövning. Länsstyrelsen bedömer för närvarande att skyddsområdet inte skulle behöva utgöra ett hinder för alternativet men att prövningen kan befaras bli både processuellt komplicerad och tidskrävande. Ett utökat och fördjupat underlag liksom särskilda samrådsförfaranden kommer att krävas.

Vägverkets kommentar

Vägverket delar Länsstyrelsens uppfattning om omöjligheten att föra fram Kombinationsalternativet som ett alternativ i vägutredningen enligt gällande lagstiftning. Vägverket vill understryka behovet av att finna lösningar på kort sikt i form av en samlad lösning som inkluderar åtgärder från flera olika huvudmän.

Vägverket menar att alternativet Förbifart Stockholm uppfyller projektmålen bättre än Diagonal Ulvsunda. Vägverket vill tydligt påpeka att Diagonal Ulvsunda inte är anpassad till berörda kommuners planering i översiktplaner men är inte heller förenlig med regionens samlade planering enligt RUFSS 2001. Vägverket ser därmed en risk att Diagonal Ulvsunda leder till en utdragen planeringsprocess och inte kan genomföras under den tidshorisont som anges i den nationella vägplanen.

Vägutredningen har tagit initiativ till att utveckla metoder för att kunna göra samhällsekonomiska kalkyler för större vägutbyggnader i stockholmsregionen. Resultatet av detta arbete redovisas som bilaga 6 till utlåtandet.

Påverkan på Natura 2000 området är intimt förknippat med hur masstransporterna på södra Lovön avses lösas där flera olika lösningar är möjliga. Vägutredningen redovisar idag möjliga lösningar men beslut om vilket/vilka sätt som blir aktuella sker i ett nästkommande arbetsplaneskede. En särskild utredning som belyser de olika transportalternativen på södra Lovön har tagits fram som komplettering till utlåtandet. Den sammanfattande bedömningen är att masstransporter på väg skulle medföra mindre negativa miljökonsekvenser för Lovöns kulturmiljö jämfört med sjötransporter.

Av vägutredningen framgår att Natura2000 området inte påverkas på ett betydande sätt av verksamheten. Vägverket anser därmed att det inte föreligger skäl att tillståndspröva verksamheten före regeringens tillåtlighetsprövning.

Kommunerna i Stockholm – Mälardalenregionen (mars 2006)

En gemensam skrivelse har tagits fram av Stockholms stads, undertecknat av 43 kommuner som ett uttryckligt stöd för alternativet Förbifart Stockholm. I ett bifogat PM redovisas de motiv som finns för Förbifart Stockholm och vilka nackdelar som Diagonal Ulvsunda innebär.

I skrivelsen ifrågasätts om Diagonal Ulvsunda är det bästa alternativet enligt lokaliseringsprincipen (vilket Länsstyrelsen i Stockholms län hävdar) då det innebär större intrång och olägenhet för människors hälsa än vad Förbifart Stockholm gör.

Diagonalen stödjer inte den pågående regionförstoringen med förbindelser och förbättrad storregional tillgänglighet. Diagonal Ulvsunda kommer att påverka bostadsprojekt bl.a. ca 3000 planerade bostäder i Midsommarkransen, Telefonplan, Mariehäll m.fl. platser men även i framtiden planerade utbyggnader vid Bällstaviken och Bromma.

Man befärar att Diagonal Ulvsunda kommer att innebära stora trafikökningar i ett redan hårt belastat trafiknät. Trafikplatserna ligger i områden med befintlig eller planerad bebyggelse. Ökade halter av partiklar i luften på grund av den ökade trafiken (PM10) befäras uppkomma på många huvudleder och stadsgator.

Betydligt fler människor bor längs Diagonal Ulvsunda än längs Förbifart Stockholm. Diagonal Ulvsunda innebär således större störningar under

byggtiden från byggarbetsplatser och vägtransporter som även leder till försämrade framkomlighet på vägnätet. Stomljudsstörningar under byggtiden anses vara mer problematiskt och fler överskridanden av riktvärden befaras i Diagonal Ulvsunda än i Förbifart Stockholm.

Man pekar på att Diagonal Ulvsunda medför stor osäkerhet i planeringen och utredningar krävs för att närmare kartlägga konsekvenserna. Om Vägverket går vidare med två alternativ till tillåtlighetsprövning försvåras samhällsplaneringen på grund av den osäkerhet i planeringsprocessen som uppstår.

Kommunerna pekar också på att Diagonal Ulvsunda medför ökat behov av en utbyggd väg 55 som passerar många kulturhistoriskt intressanta miljöer. Även Diagonal Ulvsunda berör kulturhistoriskt intressanta miljöer som Äppelviken och det kulturhistoriskt värdefulla Ulvsunda slott. Vägkorridoren berör även riksintresset Bromma flygplatsområde.

Vägverkets kommentar

Enligt Vägutredningens samlade bedömning är Förbifart Stockholm något gynnsammare från hälsosynpunkt. Inom korridoren för Diagonal Ulvsunda bor år 2015 cirka 40 000 personer och inom korridoren Förbifart Stockholm cirka 15 000 personer enligt kompletterande analyser.

Vägutredningen innehåller inget underlag som tyder på att Diagonal Ulvsunda medför ett ökat behov av en utbyggd väg 55.

I vägutredningen presenteras två alternativ för Diagonalen i ytläge förbi Ulvsunda. Båda dragningarna passerar nära Ulvsunda slott som enligt översiktplanen utgör en värdefull kulturmiljö. Enligt vägutredningen bedöms dock konsekvenserna för Ulvsunda slottsmiljö som små.

Diagonal Ulvsunda passerar under Äppelviken och bedöms inte påverka kulturmiljöintressena i området. Bromma flygplats är sedan 1996 utpekad riksintresse för luftfart och bedöms ej påverkas av Diagonal Ulvsunda.

Vägutredningen pekar på att Diagonal Ulvsunda ger ökad trafikbelastning på det lokala vägsystemet i anslutning till trafikplatserna. Ifall kommunerna inte tror sig kunna upprätthålla en god standard på dessa delar av vägsystemet är det en viktig faktor som måste vägas in i den samlade bedömningen.

Kommunförbundet Stockholms län (maj 2006)

Förbundet kommenterar Länsstyrelsens yttrande över vägutredningens utställning.

Kommunförbundet menar att jämfört med tidigare versioner av Förbifart Stockholm (Västerleden) har utformningen gjorts så att intrånget minskats men ej försvunnit.

Kommunförbundet påpekar betydelsen av att välja alternativ som ger förutsättning att uppnå den flerkärniga region som anges i RUFSS 2001. Förbundet menar att Förbifart Stockholm har större möjlighet att bidra till utvecklingen av en flerkärnig region jämfört med Diagonal Ulvsunda som konserverar dagens transportmönster och försvårar utvecklingen mot en flerkärnig region.

Förbundet konstaterar att Förbifart Stockholm inte ensamt bidrar till att utveckla en flerkärning region utan är enbart en viktig pusselbit som måste åtföljas av en kommunal planering som samspelar mot en flerkärnig region och en miljöanpassad transportinfrastruktur.

En anpassad kollektivtrafik behövs som medger resor mellan kärnorna utan att passera regioncentrum.

Förbundet menar att de nackdelar som uppkommer måste vägas mot de miljömässigt större risker som "Urban Sprawl" innebär (staden flyter ut i en glest bebyggd förortsmatta) och svårigheten att upprätthålla en hållbar utveckling vad gäller markanvändning och transportlösningar.

Vägverkets kommentar

Enligt vägutredningen är en betydande skillnad mellan vägalternativen att Förbifart Stockholm ger bättre stöd till den flerkärniga strukturen. Kommunförbundets yttrande bidrar till att ge denna skillnad större tyngd.

Appendix till Bilaga 1: Sammanställning av Vägverkets utskick inför utställelse med uppgift om vilka som lämnat svar.

I nedanstående tabell redovisas vilka som vägverket skickat utredningen till med uppgift om vilka som lämnat svar.

Vägverkets följebrev vid utskicket bifogas.



	Utskick VV 2005	Svar utställning	Anm.	
CENTRALA STATLIGA MYNDIGHETER.				
Boverket	X	X		
Fiskeriverket	X	X		
Energimyndigheten	X	X		
Försvarets Radioanstalt (FRA)	X	X		
Försvarmakten (FM)	X	X		
Kungliga Akademien för de fria konsterna	X	—		
Naturvårdsverket	X	—		
Riksantikvarieämbetet	X	X		
Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)	X	—		
Sjöfartsverket	X	X		
Socialstyrelsen	X	X		
Statens Fastighetsverk (SFV)	X	X		
Statens Geotekniska Institut (SGI)	X	X		
Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)	X	X		
Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)	X	X		
Statens Räddningsverk (SRV)	X	X		
Väg och Trafikforskningsinstitutet (VTI)	X	—		



Vägverket

Hantering av inkomna yttranden utställning Vägutredning nordsydlig förbindelse
Myndigheter/kommuner/regionala myndigheter/organisationer/näringsliv samt
inkomna yttranden efter utställning

KOMMUNER				
	Utskick VV 2005	Svar utställning	Anm.	
Botkyrka kommun	X	X		
Ekerö kommun	X	X		
Haninge kommun	X	X		
Huddinge kommun	X	X		
Järfälla kommun	X	X		
Lidingö stad	X	X		
Nacka kommun	X	X		
Nykvarns kommun	X	—		
Nynäshamns kommun	X	X		
Salems kommun	X	X		
Sigtuna kommun	X	X		
Sollentuna kommun	X	X		
Solna Stad	X	X		
Stockholms stad	X	X		
Sundbybergs stad	X	X		
Södertälje kommun	X	X		
Tyresö kommun	X	X		
Upplands Bro kommun	X	X		
Upplands Väsby	X	X		
UNO (Utveckling Nord Ost), Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåkers kommuner,	X	X		
Värmdö kommun	X	X		



Vägverket

Hantering av inkomna yttranden utställning Vägutredning nordsydlig förbindelse
Myndigheter/kommuner/regionala myndigheter/organisationer/näringsliv samt
inkomna yttranden efter utställning

REGIONALA MYNDIGHETER, KOMMUNALA BOLAG				
	Utskick VV 2005	Svar utställning	Anm.	
Banverket, Östra banregionen	X	X		
Brandkåren Attunda		X		
Landstinget i Södermanlands län	X	—		
Landstinget i Uppsala Län	X	—		
Luftfartsverket Bromma flygplats	X	—		
Länsarbetsnämnden	X	X		
Länsstyrelsen i Uppsala Län	X	X		
Länsstyrelsen i Södermanlands län	X	—		
Länsstyrelsen i Västmanlands Län	X	—		
Mälardalsrådet	X	—		
Regionförbundet i Uppsala län	X	X		
Regionförbundet Sörmland	X	X		
Skogsvårdsstyrelsen Mälardalen	X	X		
Stockholms läns landsting - Region- och trafikplanekontoret	X	X		
Stockholm Vatten AB	X	X		
Stockholms Hamn AB	X	X		
Stockholm Brandförsvär	X	X		
Södertörns Brandförsvärsförbund	X	X		
Ståthållarämbetet Drottningholms Slottsförvaltning	X	—		



Vägverket

Hantering av inkomna yttranden utställning Vägutredning nordsydlig förbindelse
Myndigheter/kommuner/regionala myndigheter/organisationer/näringsliv samt
inkomna yttranden efter utställning

ORGANISATIONER				
	Utskick VV 2005	Svar utställning	Anm.	
Alternativ Stad	X	—		
Arbetsgruppen för bevakning av innerstadsledernas utveckling Stora Essingen	X	X		
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen	X	X		
Arbetsgruppen Rädda Lillsjöparken	X	—		
Bandyvägens villaförening		X		
Bellmans Trädgårdar	X	—		
Bostadsrättsföreningen Hägerstenshamnen 4	X	—		
Bromma hembygdsförening	X	X		
Bromma socialdemokratiska områdesförening		X		
Danderyd långfärdsskrinnare		X		
Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening		X		
Duvbo Villaägarförening	X	—		
Ek. fören Alsätra	X	—		
Ek. fören Viltorpsbacken	X	—		
Framtidsröster på Mälareöarna		X		
Föreningen Långfärdsskridsko i Västerås		X		
Föreningen Mariehäll	X	X		



Vägverket

Hantering av inkomna yttranden utställning Vägutredning nordsydlig förbindelse
Myndigheter/kommuner/regionala myndigheter/organisationer/näringsliv samt
inkomna yttranden efter utställning

Föreningen Nej till Ålstensleden	X	X		
Föreningen Nej till Västerleden	X	X		
Föreningen Rädda Lovö	X	X		
Förvaltningsrådet i Äppelviksskolan		X		
Gröna Bilister	X	—		
Handikappföreningarnas samarbetsorg.	X			
Hesselby byalag		X		
Huddinge Naturskyddsförening		X		
Hyresgästfören. Region Stockholm	X	—		
Hyresgästföreningen Hägersten		X		
Hägerstens Hembygdsförening	X	X		
Hässelby Vällingby socdem. Områdesfören.	X	—		
Hökmossens trädgårdsstadsförening				
Kollektivtrafikant Stockholm	X	—		
Kolonifören. Stugängen	X	—		
Kungshatts Samrådsgrupp	X	—		
Kungshättans Sportstugeförening		X		
Lambarö fastighetsägarförening		X		
Lillsjörådet		X		
Lovö Arrendatorsförening		X		
Lovö Hembygdsfören.	X	—		
Miljöpartiet de gröna på Mäläröarna		X		



Vägverket

Hantering av inkomna yttranden utställning Vägutredning nordsydlig förbindelse
Myndigheter/kommuner/regionala myndigheter/organisationer/näringsliv samt
inkomna yttranden efter utställning

Mälardalens-Regionens Socialdemokratiska förening		X		
Mälardalens Villaägareförening	X			
Mälardalens Naturskyddsförening	X	X		
Nätverket Bevara Mälardalens	X	X		
Naturskyddsfören. Stockholms län	X	—		
Saltsjön Mälarens Båtförbund	X	—		
Solna hembygdsförening	X	X		
Svenska Turistföreningens Stockholmskrets	X	X		
Stockholms skridskoseglarklubb		X		
Stockholms Läns Hembygdsförbund	X	—		
Stora Essingens Villa och fastighetsägareförening	X	—		
Studiecirkel Stoppa Västerleden igen		X		
Svenska Naturskyddsföreningen kansliet	X	X		
Ullsunda villaägareförening	X	X		
Ullsunds byalag		X		
Västerleds trädgårdsstadförening	X	X		
Vinstad villaägareförening	X	—		
Västerleds socdem. fören.	X	—		



23 organisationer på natur- och miljösidan Föreningen Nej till Västerleden, Föreningen Nej till Ålstensleden, föreningen Rädda Järvafältet, 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, Mäläröarnas Naturskyddsförening, Naturskyddsföreningen i Järfälla, Naturskyddsföreningen i Solna- Sundbyberg, Naturskyddsföreningen i Sollentuna, Stockholms Naturskyddsförening, Lovö Hembygdsförening, Framtidsröster på Mäläröarna, Föreningen Rädda Lovö.		23 X		
---	--	------	--	--



Vägverket

Hantering av inkomna yttranden utställning Vägutredning nordsydlig förbindelse
Myndigheter/kommuner/regionala myndigheter/organisationer/näringsliv samt
inkomna yttranden efter utställning

NÄRINGSLIV MM				
	Utskick VV 2005	Svar utställning	Anm.	
AK-konsult Indoor Air AB		X		
Scanlaser AB Östra		X		
Alustep System AB		X		
Stockholm Södertälje Utvecklings Centrum AB		X		
Anläggningstjänst Stockholm AB		X		
Bilspeditioner Transportförening		X		
Ekenman Fastighet AB		X		
Företagsgruppen Värtan med omnejd		X		
Företagsgrupperna Stockholm		X		
Lunda Nova Näringslivscenter		X		
Stockholm - Lunda Företagsgrupp,	X	X		
Vinsta Företagsgrupp	X	X		
Företagarna, regionkontoret Stockholm-Gotland	X	X		
Fortum		X		
Gillesviks Förvaltning AB,		X		
RNB Retail and Brands		X		
Green Cargo AB	X	—		
JETPAK AB	X	—		



Vägverket

Hantering av inkomna yttranden utställning Vägutredning nordsydlig förbindelse
Myndigheter/kommuner/regionala myndigheter/organisationer/näringsliv samt
inkomna yttranden efter utställning

KGK Fastigheter		X		
Koplex i Storstockholm AB		X		
Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA)	X	X		
Motormännens Riksförbund	X	X		
PP Polymer AB		X		
Sätra Segeltorp Företagsgrupp		X		
Samordningsgruppen för Skärholmen - Kungens Kurva		X		
Schenker AB		X		
Stockholms Handelskammare	X	X		
Svenskt Näringsliv	X	X		
System 3R International AB		X		
Svenska kraftnät AB	X	—		
Univentor AB		X		
Vasakronan Fastighetsutveckling AB		X		
Westlén & Pehrs Fastigheter AB		X		
Wiklunds Åkeri AB		X		
Gemensamt (G)yttrande från 89 transportföretag i regionen A Transport Uppsala AB Borås Bilfrakt AB Gustav Perssons Åkeri AB Anders Söderberg Transport		89 X		



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 Fasadtvätt 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				



Vägverket

Hantering av inkomna yttranden utställning Vägutredning nordsydlig förbindelse
Myndigheter/kommuner/regionala myndigheter/organisationer/näringsliv samt
inkomna yttranden efter utställning

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				



Vägverket

Hantering av inkomna yttranden utställning Vägutredning nordsydlig förbindelse
Myndigheter/kommuner/regionala myndigheter/organisationer/näringsliv samt
inkomna yttranden efter utställning

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				



Vägverket

Hantering av inkomna yttranden utställning Vägutredning nordsydlig förbindelse
Myndigheter/kommuner/regionala myndigheter/organisationer/näringsliv samt
inkomna yttranden efter utställning

INKOMNA YTTRANDEN 2006				
Länstyrelsen i Stockholms län		X		
43 kommuner		X		
KSL		X		
Västerledsträdgårdsstadsfören		X		

Enligt sändlista

Johan Söderman
Avdelning Väg och Trafik Söder
johan.soderman@vv.se
Direkt: 08-757 67 80
Mobil: 070-632 85 26

Datum: 2005-06-07 Beteckning: PP20A 2002:1395

Ert datum: Er beteckning:

Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet

Bilagor enligt bilagd förteckning.

Vägutredningen med tillhörande bilagor inklusive miljökonsekvensbeskrivningen, som godkänts av Länsstyrelsen 2005-05-10, kommer att kungöras och ställas ut från och med mitten av juni fram till den 16 september 2005. Till utställelsehandlingarna hör också förstudiens förslagshandling från december 2001, som dock inte bifogas detta utskick.

Utställelsehandlingarna kommer att finnas tillgängliga för granskning i de sju direkt berörda kommunerna, i åtta stadsdelar i Stockholms stad samt på Vägverket Region Stockholm. På dessa platser finns som kompletterande information en skärmutställning och en drygt 50-sidig broschyr, som sammanfattar vägutredningen inklusive miljökonsekvensbeskrivningen. Den som så önskar får gärna ta med ett exemplar av broschyren, som för de flesta innehåller tillräcklig information för att kunna lämna synpunkter.

I vägutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen finns förteckningar över underlagsrapporter. Dessa rapporter finns tillgängliga på Vägverket Region Stockholm.

I veckorna 33 – 35 planeras följande informationsaktiviteter.

Skärmutställningarna bemannas på varje plats en vardagseftermiddag 16.30 –

Appendix 2006-09-27 PP20A 2002:1395 15(27)

18.30. Där ges möjlighet att ställa frågor till Vägverket och den utredande konsulten. Vi avser dessutom att ställa upp och bemanna en skärmutställning en vardagskväll eller en lördag förmiddag i tre köpcentra nämligen Kungens Kurva, Bromma och Barkarby.

Utställelsen liksom informationsaktiviteterna kommer att annonseras i pressen samt på vår webbsida www.vv.se/nordsydlig där vi också lägger ut broschyren.

Under utställsetiden har kommuner, myndigheter, organisationer, företag och allmänhet möjlighet att lämna synpunkter till Vägverket Region Stockholm. Vägutredningen redovisar flera alternativ. Det är därför speciellt viktigt för vårt kommande beslut under hösten om val av alternativ att få svar på frågor av typen:

Vilket alternativ förordas?

Vilka områden och fakta är särskilt viktiga för val av alternativ?

Vilka fördelar respektive nackdelar är särskilt viktiga att beakta?

Yttrande över de utställda handlingarna skall skickas till Vägverket Region Stockholm, att Johan Söderman, 171 90 SOLNA, senast den 16 september 2005. Inkomna yttranden hålls tillgängliga hos Vägverket Region Stockholm under utställningstiden.

Ytterligare upplysningar om vägutredningen och utställelsen kan lämnas av

Johan Söderman, projektledare
Christer Johansson, biträdande projektledare
Gull-Britt Montalvo, informatör

Med vänlig hälsning

Hans Rode
Vägdirektör

Distribution av bilagor

	Vägutredning med fristående bilagor inkl MKB		Broschyr
	Tryckta st	CD st	st
Kommuner			
Direkta berörda (7st)	2		20
Stadsdelar i Stockholm (8 st)	1		20
Kontaktpersoner (6+4 st)	1	1	20
Övriga kommuner (19 st)	1	1	10
Regionala myndigheter			
Banverket Östra banregionen Länsstyrelsen i Stockholms län Regionplane- och trafikkontoret	1	1	10
Övriga (13 st)		1	5
Statliga myndigheter			
Boverket Naturvårdsverket Riksantikvarieämbetet Räddningsverket Statens Fastighetsverk	1	1	5
Övriga (13 st)		1	2

	Vägutredning med fristående bilagor inkl MKB		Broschyr
	Tryckta st	CD st	st
Organisationer			
Arbetsgruppen för bevakning av innerstadens utveckling	1	1	20
Föreningen Rädda Lovö			
Naturskyddsföreningen i Stockholms			
Nej till Ålstensleden			
Västerleds trädgårdsstadsförening			
Övriga (32 st)			5
Näringsliv mm (12 st)			5

Behov av ytterligare information kan diskuteras med

Johan Söderman Projektledare

Christer Johansson biträdande projektledare

Gull-Britt Montalvo informatör

Sändlista för utskick av utställelse
Direkt berörda kommuner

Ekerö kommun Box 205 178 23 Ekerö	Huddinge kommun 141 85 Huddinge	Järfälla kommun 177 80 Järfälla
Sollentuna kommun Turebergs torg 1 19186 Sollentuna	Solna stad 171 86 Solna	Stockholms stad 105 35 Stockholm
Sundbybergs stad 172 92 Sundbyberg		

Stadsdelar i Stockholm

Stockholms stad Bromma stadsdelsnämnd Box 206 161 26 Bromma	Stockholms stad Hägersten Stadsdelsnämnd Box 490 129 04 Hägersten	Stockholms stad Hässelby-Vällingby Stadsdelsnämnd Hässelby torg 20 – 22 165 55 Hässelby
Stockholms stad Kista stadsdelsnämnd Box 7049 164 07 Kista	Stockholms stad Liljeholmens stadsdelsförvaltning Box 47 617 117 94 Stockholm	Stockholms stad Rinkeby stadsdelsnämnd Box 5028 163 05 Spånga
Stockholms stad Skärholmens stadsdelsnämnd Box 503 127 26 Skärholmen	Stockholms stad Spånga-Tensta Box 4066 163 04 Spånga	

Kontaktpersoner i direkt berörda kommuner

Ekerö kommun Leif Kåsthag Box 205 178 23 Ekerö	Huddinge kommun Gunilla Sundström 141 85 Huddinge	Järfälla kommun Christina Johansson 177 80 Järfälla
Sollentuna kommun Anders Hallmén Turebergs torg 1 19186 Sollentuna	Solna stad Allan Hedman 171 86 Solna	Stockholms Stad Markkontoret Lars Svensson Box 8189 104 20 Stockholm
Stockholms stad Stadsbyggnadskontoret Stig Holmstedt Box 8314 104 20 Stockholm	Stockholms Stad Trafikkontoret Rolf Gäfvert Box 8311 104 20 Stockholm	Stockholms Stad Trafikkontoret Christer Lundin Box 8311 104 20 Stockholm
Sundbybergs stad Pierre Savard 172 92 Sundbyberg		

Övriga kommuner

Botkyrka kommun 147 85 Tumba	Danderyds kommun Slottet 182 63 Djursholm	Haninge kommun Stores gränd 20 136 81 Haninge
Lidingö stad Stadshuset 181 82 Lidingö	Nacka kommun 131 81 Nacka	Norrtälje kommun Box 800 761 28 Norrtälje
Nykvarns kommun 155 80 Nykvarn	Nynäshamns kommun 149 81 Nynäshamn	Salems kommun Säby Torg 16 144 80 Rönninge
Sigtuna kommun Söderg. 20 195 85 Märsta	Södertälje kommun 151 89 Södertälje	Tyresö kommun 135 81 Tyresö
Täby kommun 183 80 Täby	Upplands-Bro kommun 196 81 Kungsängen	Upplands Väsby kommun Dragonvägen 86 194 80 Upplands Väsby
Vallentuna kommun 186 86 Vallentuna	Vaxholms stad Eriksöv. 27 A 185 83 Vaxholm	Värmdö kommun Bagarvägen 6 134 81 Gustavsberg
Österåkers kommun Storängstorget 8 184 86 Åkersberga		

Regionala myndigheter mm

Banverket Östra banregionen Box 1070 172 22 Sundbyberg	Länsstyrelsen i Stockholms län (för kännedom) Box 22067 104 22 Stockholm	Regionplane- och trafikkontoret Box 4414 102 69 Stockholm
Landstinget i Södermanlands län 611 88 Nyköping	Landstinget i Uppsala län Box 602 751 25 Uppsala	Länsstyrelsen i Uppsala län 751 86 Uppsala
Länsstyrelsen i Södermanlands län 611 86 Nyköping	Länsstyrelsen i Västmanlands län Västra Ringvägen 1 721 86 Västerås	Länsarbetsnämnden Box 6860 113 86 Stockholm
Luftfartsverket Bromma Flygplats 168 67 Bromma	Mälardalsrådet Hantverkargatan 3 H 105 35 Stockholm	Samverkansorganet C-framåt i Uppsala län Box 1843 751 48 Uppsala
Skogsvårdsstyrelsen Portalgatan 2 B 754 23 Uppsala	Stockholms Brandförsvär Box 1328 111 83 Stockholm	Södertörns Brandförsvärsförbund Mogårdsvägen 2 143 03 Vårby
Ståthållarämbetet Drottningholms Slottsförvaltning 178 02 Drottningholm		

Statliga centrala myndigheter mm

Boverket Box 534 371 23 Karlskrona	Naturvårdsverket 106 48 Stockholm	Riksantikvarieämbetet Box 5404 114 84 Stockholm
Räddningsverket 651 80 Karlstad	Statens Fastighetsverk Box 2263 103 16 Stockholm	
Fiskeriverket Box 423 401 26 Göteborg	FRA Box 301 161 25 Bromma	Försvarsmakten 645 84 Strängnäs
Kungliga Akademien för de fria konsterna Box 16317 103 26 Stockholm	SIKA Box 17213 104 62 Stockholm	Sjöfartsverket Huvudkontoret 601 78 Norrköping
SMHI 601 76 Norrköping	Socialstyrelsen 106 30 Stockholm	Statens Energimyndighet Box 310 631 04 Eskilstuna
Näringsdepartementet (för kännedom) 103 33 Stockholm	Statens Geologiska Institut SGI Olaus Magnus väg 35 581 93 Linköping	Sveriges Geologiska Undersökningar SGU Box 670 751 28 Uppsala
Väg- och transportforskningsinstitutet VTI Olaus Magnus väg 37 581 95 Linköping		

Organisationer

Arbetsgruppen för bevakning av Innerstadens utveckling c/o Martin Wikström Essingestråket 4 112 66 Stockholm	Föreningen Rädda Lovö Anna Karin Hermodsson Hogsta 235 B 178 93 Drottningholm	Naturskyddsföreningen i Stockholms län Norrbäckagatan 80 113 41 Stockholm
Nej till Ålstensleden c/o Ingvarson Alviksvägen 205 167 65 Bromma	Västerleds trädgårdsstadsförening Ordförande Jan Sjögren Mossvägen 4 167 56 Bromma	
Alternativ Stad Barnängsgatan 23 116 41 Stockholm	Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen Harald Zetterström Spireabågen 16 165 59 Hässelby	Arbetsgruppen Rädda Lillsjöparken Sekreterare Bengt Pettersson Lillsjönäsvägen 62 167 32 Bromma
Bellmans Trädgårdar Klubben 5 129 37 Hägersten	Bostadsrättsföreningen Hägerstenshamnen 4 Selmedalsringen 10 129 36 Hägersten	Bromma Hembygdsförening Mark Une Snäckvägen 26 167 53 Bromma
Duvbo villaägareförening Katarina Lundberg Ekovägen 11 172 37 Sundbyberg	Ekonomiska föreningen Alsätra Gunnar Nermark Sättagårdsvägen 273 127 36 Skärholmen	Ek. föreningen Viltorpsbacken Nils Bronner Viltorpsbacken 71 162 70 Vällingby
Föreningen Nej till Västerleden Björn Magnusson	Föreningen Mariehäll Ina Avén Tegelbergsvägen 38	Gröna Bilister Rödhakevägen 25 B 756 52 Uppsala

Aspsättravägen 29 127 37 Skärholmen	168 66 Bromma	
Handikappsöreningarnas samarbetsorgan i Stockholms län S:t Göransgatan 84 112 38 Stockholm	Hyresgästföreningen Region Stockholm Box 12126 102 24 Stockholm	Hägerstens Hembygdsförening Pettersbergsvägen 21 A 129 40 Mälarhöjden
Hässelby-Vällingby Soc.dem. områdesförening Hans Johansson Mirabellbacken 14 165 61 Hässelby	Kollektivtrafikant Stockholm Bergsundsstrand 13 117 38 Stockholm	Koloniföreningen Stugängen Per Jansson Holbergsgatan 46, II 168 49 Bromma
Kungshatts Samrådsgrupp Hans Palmertz Alströmergatan 21 112 47 Stockholm	Lovö Hembygdsförening Ulrika Wesslau 178 02 Drottningholm	Mälarhöjdens Villaägareförening Lillsvängen 58 129 42 Hägersten
Mälaröarnas Naturskyddsförening Bo Nylén Norra Erikstensvägen 2 178 38 Ekerö	Nätverket Bevara Mälaröarna Kattdammsvägen 8 178 34 Ekerö	Saltsjön-Mälarens Båtförbund Båtlivsfrämjandet Slipgatan 2 117 39 Stockholm
SNF Stockholm Rikskansli Box 4625 116 91 Stockholm	Solna hembygdsförening Jörgen Mark-Nielsen Hallgatan 12 169 32 Solna	Stockholms läns Hembygdsförbund Box 6219 102 34 Stockholm
Stora Essingens Villa- och Fastighetsägareförening	Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen	Ulvsunda Villaägareförening John Lodin, vice ordförande

c/o Fredrik Notini (ordf) Sjöstugugränd 4 112 65 Stockholm	Baggensgatan 18 1 tr 111 31 Stockholm	Åkerhiemsgatan 25 167 33 Bromma
Vinsta villaägareförening Göran Bernefors Björnbodavägen 14 162 44 Vällingby	Västerleds Socialdemokratiska förening Sekreterare Finn Löfquist Kung Atles väg 6 167 74 Bromma	

Näringsliv mm

Green Cargo AB Att. Rolf Peterson Box 1012 405 21 Göteborg	Företagarna Regionkontor Stockholm - Gotland Dan Löfgren Nytorgsgatan 17 A 116 22 Stockholm	JETPAK GROUP AB Box 134 190 46 Stockholm-Arlanda
Kungl Ingenjörsvetenskapsakademien Box 5073 102 42 Stockholm	Motormännens Riksförbund Box 23142 104 35 Stockholm	Stockholms Hamn AB Box 27314 102 54 Stockholm
Stockholms Handelskammare Box 16050 103 21 Stockholm	Stockholm – Lunda företagsgrupp samt Sätra företagsgrupp Ulf Nicander ordförande Bondegatan 72 C V 116 33 Stockholm	Stockholm Vatten AB 106 36 Stockholm
Svenska Kraftnät Box 526 162 15 Vällingby	Svenskt Näringsliv Box 5501 114 85 Stockholm	Vinsta Företagsgrupp Staffan Lundmark Sorterargatan 23 A 162 50 Vällingby