

Datum: 2006-10-11 Beteckning: PP20A 2002:1395

## STÄLLNINGSTAGANDE

till vägutredningen Effektivare nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet

### SAMMANFATTNING

#### Övergripande mål och projektmål för vägutredningen

Förstudien 2001 visade att vägkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet väster om centrala Stockholm behöver förstärkas. Vägutredningen ska visa hur denna förstärkning kan ske för att bidra till följande nationella och regionala mål:

Riksdagens övergripande mål för transportpolitiken, nämligen att

säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i landet.

Till detta övergripande mål hör numera sex delmål.

De övergripande mål, som av landstinget formulerats för regionplanen, nämligen

internationell konkurrenskraft  
goda och jämlika levnadsvillkor  
långsiktigt hållbar livsmiljö.

De övergripande mål för Stockholm-Mälardalsregionen, som Stockholmsberedningen formulerat (SOU 2001:51), nämligen

En samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i Stockholm-Mälardalsregionen säkerställs. Transportsystemet skall vara miljömässigt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbart.

Uppdraget för vägutredningen (projektmålen) har varit att finna den vägkorridor som bäst löser uppgifterna att:

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

Projektmålen faller inom ramen för de transportpolitiska målen och ligger i linje med intentionerna både i landstingets regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen och Stockholmsberedningens betänkande.

Vägutredningen skulle också pröva om målen kunde nås med andra åtgärder än vägutbyggnader.

### **Vägutredningens alternativ**

I vägutredningen beskrivs två vägutbyggnadsalternativ, Förbifart Stockholm respektive Diagonal Ulvsunda samt ett alternativ med tyngdpunkten på kollektivtrafik och vägavgifter det så kallade Kombinationsalternativet. Dessa tre alternativ jämförs sinsemellan och med ett referensalternativ kallat Nollalternativet.

Förbifart Stockholm går från E 4/E 20 vid Kungens Kurva via Sättra, Kungshatt, Lovön, Vinsta, Lunda, Hjulsta till Häggvik vid E 4. Motorvägen med tre körfält i vardera riktningen går huvudsakligen i tunnel. Undantag utgör bron över Lambarfjärden, trafikplatsen vid Hjulsta och delen närmast Häggvik.

Diagonal Ulvsunda följer E 4/E 20 från Kungens Kurva till Västertorp och går sedan via Hägersten, Aspudden, Stora Essingen, Äppelviken, Ulvsunda, Mariehäll, Ursvik och ansluter till E 4 vid Kista och följer E 4 till Häggvik. Södra Länken ansluter via ramptunnel från Nyboda. Motorvägen med tre körfält i vardera riktningen går huvudsakligen i tunnel. Undantag utgör delarna som löper längs nuvarande E 4 och en kort sträcka vid Ulvsunda industriområde.

Kombinationsalternativet omfattar utöver vad som ingår i Nollalternativet vägförbättringar i nord-sydaxeln Söderleden – Klarastrandsleden – Huvudstaleden samt en ny pendeltågslinje Älvsjö – Häggvik. Alternativet förutsätter dessutom kvalitetshöjningar i kollektivtrafiken samt vägavgifter som dämpar och styr biltrafiken.

En sammanfattning av vägutredningen finns i Publikation 2005:70 från juni 2005.

Karta på sidan 20 visar vägutbyggnadsalternativen.

### **Ställningstagandet i korthet**

Förbifart Stockholm är det alternativ som Vägverket Region Stockholm sammantaget anser vara lämpligast för att tillgodose dagens och morgondagens vägtransportbehov väster om Stockholms centrala delar. Förbifart Stockholm bör därför föras vidare i planeringen och genomföras. De viktigaste motiven är följande:

1. Förbifart Stockholm uppfyller på bästa sätt projektmålen.
2. Förbifart Stockholm stödjer den regionala utvecklingsplanen och är det alternativ som sammantaget bäst tillgodoser regionens fortsatta utveckling med beaktande av trafikpolitiska och miljömässiga krav.
3. Förbifart Stockholm är av riksintresse och genom utformningen med flera långa tunnlar tas största möjliga hänsyn till miljön så att intrången i känsliga områden begränsas och kan tillåtas.
4. Bred uppslutning finns i regionen för Förbifart Stockholm.
5. Planering och utbyggnad i kommunerna förutsätter sedan länge tillkomsten av Förbifart Stockholm.
6. Utöver projektmålen löser Förbifart Stockholm långsiktigt Ekerö kommuns transportförsörjning.

Solna den 11 oktober 2006



Susanne Lindh  
Vägdirektör

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	1
Innehållsförteckning	4
Inledning	5
Motiv för en ny vägförbindelse	5
Kombinationsalternativet räcker inte till och avförs	6
Måluppfyllelse och genomförbarhet	7
Samhällsekonomisk lönsamhet	9
Riksentressen och begreppet påtaglig skada	9
Lokaliseringsprincipen	14
Natura 2000-område	16
Ekerö kommuns transportförsörjning	17
Kostnader och finansiering	18
Karta över kulturmiljöintressets centrala delar på Lovön	20
Karta över vägutbyggnadsalternativen	21

## **INLEDNING**

Sammanfattningen redovisar Vägverket Region Stockholms ställningstagande med de allra viktigaste motiven.

Under respektive rubrik på följande sidor utvecklas motiven inom de områden som varit särskilt viktiga inför ställningstagandet.

Till grund för ställningstagandet ligger förutom vägutredningen de motiv som utvecklas i "Utlåtande över utställning av vägutredning Effektivare nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet". Av utlåtandet framgår bland annat

- hur synpunkter med anledning av utställning av vägutredningen tagits om hand,
- kompletteringar som gjorts med anledning av inkomna synpunkter samt
- synpunkter inkomna efter utställningen.

För den som vill ha information utöver vad som framgår av ställningstagandet hänvisas således till utlåtandet och vägutredningen.

Med anledning av ny lagstiftning gjordes under 2001 en ny förstudie som lade fast utgångspunkterna för vägutredningen.

## **MOTIV FÖR EN NY NORD-SYDLIG VÄGFÖRBINDELSE**

Behovet av ytterligare förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet har diskuterats i olika planeringssammanhang under lång tid på både lokal, regional och nationell nivå. I vägutredningen redogörs för hur en ny vägförbindelse väster om Essingeleden funnits med i alla viktiga planer sedan 1960-talet med något olika sträckningar under olika namn.

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2001, som antagits av Landstinget, är inriktad mot att hantera en fortsatt stark utveckling av regionen. Hittills har regionen varit starkt beroende av utvecklingen av Stockholms centrala delar. För att möta efterfrågan på bostäder, arbetsplatser och service från den växande befolkningen förespråkas en satsning på utvecklingsområden i regionen, så kallade regionala kärnor. En huvudinriktning i planen är att kraftigt förbättra förutsättningarna för förbi- och genomfartstrafiken och öka möjligheterna till tvärresande i regionen bland annat genom byggande av Förbifart Stockholm.

Den av regeringen tillsatta Stockholmsberedningen anger i sitt slutbetänkande från 2003 Förbifart Stockholm som en av de mest betydelsefulla väginvesteringarna för att bättre knyta samman Stockholmsregionens norra och södra del och för att understödja utvecklingen av en flerkärnig region.

Vägverkets uppfattning är att trafikflödet väster om Stockholms centrala delar redan idag ligger över den tillgängliga kapaciteten. Det ger sig tydligt tillkänna exempelvis på Essingeleden. Där flyter trafiken trögt eller stannar helt redan vid normala förhållanden under rusningstid. Bristen på kapacitet gör vägsystemet ytterligt störningskänsligt. En trafikolycka kan medföra köbildningar som sprider sig i systemet och tar lång tid att lösa upp. Påseglingen förra sommaren visade också hur sårbart ett system utan alternativvägar är. Vägutredningen visar att den fortsatta utvecklingen av Stockholmsregionen med kraftigt ökande transportbehov inte är möjlig utan tillkomsten av en ny vägförbindelse väster om Essingeleden.

Samtliga kommuner i länet, Landstinget, näringslivet och Länsstyrelsen stryker under behovet av en ny vägförbindelse. Av dessa förordar alla alternativet Förbifart Stockholm utom Länsstyrelsen som förordar Diagonal Ulvsunda.

### **KOMBINATIONALTERNATIVET RÄCKER INTE TILL OCH AVFÖRS**

Kombinationsalternativet utarbetades för att klargöra om det var möjligt att tillgodose transportbehoven på lång sikt med andra åtgärder än en ny vägförbindelse väster om Essingeleden. Vägutredningen visar att även med kraftfulla insatser för kollektivtrafiken, vissa kommunala vägutbyggnader och avgifter på biltrafiken kan inte framtidens transportbehov tillgodoses. Av den anledningen måste Vägverket avföra alternativet från vidare planering även om det har fördelar från miljösynpunkt.

Alternativet skulle ta mycket lång tid att realisera till alla sina delar och ändå inte tillgodose transportbehoven på lång sikt. Det hindrar inte att åtgärder av det slag som ingår i Kombinationsalternativet skulle kunna vara effektiva för att utveckla transportsystemet på kort och medellång sikt. Ansvar för utredning och genomförande vilar då på respektive huvudman. Vägverket avser för sin del att bidra genom fortsatt arbete med smärre förbättringar på det statliga vägnätet och genom att ta initiativ till styrande och finansierande vägavgifter.

### **Slutsats**

Vägverket avför således Kombinationsalternativet och behandlar det inte vidare i detta ställningstagande.

## **MÅLUPPFYLLELSE OCH GENOMFÖRBARHET**

Vägutbyggnadsalternativen Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda har utarbetats för att tillgodose transportbehoven och övriga övergripande mål på bästa sätt. Inför utställelsen av vägutredningen bedömde Vägverket att måluppfyllelsen för båda alternativen var tillräckligt god. Vägutredningens mål och en jämförande tabell finns i vägutredningens sammanfattning på sidan 7 respektive 13. Efter att ha tagit del av inkomna synpunkterna är Vägverkets bedömning följande:

Projektmålen uppfylls i något olika grad men i de flesta avseenden bäst av Förbifart Stockholm. Utöver projektmålen löser Förbifart Stockholm Ekerö kommuns transportförsörjning långsiktigt.

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2001) anger politisk vilja och vision att främja regionens utveckling genom en ny struktur med ett band av regionala kärnor med goda kommunikationer sinsemellan. Nuvarande struktur med en koncentration mot Stockholms centrala delar bedöms inte vara långsiktigt hållbar. Det är viktigt att Vägverket stödjer denna utveckling och i detta avseende ger Förbifart Stockholm det bästa bidraget.

Av övriga mål är skillnaderna små eller utan betydelse för valet av alternativ utom beträffande natur- och kulturmiljö samt friluftsliv. Förbifart Stockholm berör framför allt på Lovön riksintressen i dessa avseenden medan Diagonal Ulvsunda inte har motsvarande konflikter. Genom att förlägga stora delar av Förbifart Stockholm i tunnel har störningarna för natur- och kulturmiljö samt friluftslivet kunnat begränsas högst väsentligt. Med de åtgärder som redovisas i vägutredningen argumenterar Vägverket för att kvarvarande intrång kan accepteras. Möjligheterna att vid detaljutformningen ytterligare begränsa intrången kommer att tas tillvara.

Länsstyrelsen befarar att projektet kan försenas av en komplicerad process vid tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken om Förbifart Stockholm väljs. Möjligen skulle Förbifart Stockholm inte ens vara tillåtlig enligt miljöbalken. Vägverket uppfattar att risken för försening är än större om Diagonal Ulvsunda väljs med hänsyn till att kommunernas hittillsvarande planering utgått från Förbifart Stockholm. Även med god vilja tar det lång tid att ändra förutsättningarna och anpassa utbyggnadsplanerna. Skulle kommunerna motsätta sig Diagonal Ulvsunda, vilket inte kan uteslutas, blir alternativet knappast genomförbart överhuvudtaget. Det finns alltså olika uppfattning om alternativens genomförbarhet. Med tanke på den massiva uppslutningen bakom Förbifart Stockholm och motståndet mot Diagonal

Ulvsunda anser Vägverket att varje möjlighet att genomföra Förbifart Stockholm måste uttömmas innan Diagonal Ulvsunda kan komma ifråga.

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 och Diagonal Ulvsunda – cirka 140 000 ton mer per år jämfört med Nollalternativet. – och är således inte alternativskiljande.

Inget av vägutredningens alternativ klarar miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10). Samtliga alternativ innebär överskridanden i ”nya” områden men sammantaget är överskridandena mindre än i nollalternativet. Vägverket menar i likhet med Länsstyrelsen att vägutbyggnadsalternativen medverkar till att förbättra situationen i sin helhet. Syftet med miljökvalitetsnormerna är att minska risken för människors hälsa och båda vägutbyggnadsalternativen leder till minskad exponering för trafikrelaterade luftföroreningar och medför positiva konsekvenser för hälsan. Dessutom deltar Vägverket i forskning och utveckling för att bemästra de generella problem som är förknippade med vägtrafik och partiklar i luften. PM10-normen är inte alternativskiljande och utgör inte heller hinder för tillåtlighet. Inom EU finns förslag om att komplettera normen med ett gränsvärde även för mindre partiklar PM 2,5.

#### **Slutsats**

Vägverkets bedömning är att Förbifart Stockholm sammantaget ger den bästa måluppfyllelsen. Genom utformningen med tunnlar i de känsligaste partierna och med den enighet som finns i regionen bör Förbifart Stockholm både kunna tillåtas och vara det snabbast genomförbara alternativet.



## **SAMHÄLLSEKONOMISK LÖNSAMHET**

Samhällsekonomiska beräkningar efterfrågades av Länsstyrelsen eftersom dessa saknades i vägutredningen. För att passa storstadsförhållanden har metoderna på vårt initiativ utvecklats. Genomförda beräkningar ger positiva nettonuvärdeskvoter för de båda vägutbyggnadsalternativen dvs. de är båda samhällsekonomiskt lönsamma. Beräkningarna är tillsynes exakta men är av naturliga skäl behäftade med flera osäkerheter. De nya beräkningarna kommenteras i Utlåtande över vägutredningen och redovisas i dess bilaga 2.

Diagonal Ulvsunda är beräkningsmässigt lönsammare, speciellt på kort sikt, men skillnaden är inte avgörande för val av alternativ.

Innefattas även ej beräkningsbara effekter i en samhällsekonomisk bedömning ökar sannolikt lönsamheten.

Känslighetsanalyser visar att vägutbyggnadsalternativen behåller sin lönsamhet även med variationer i byggkostnad, bensinpris och markanvändning. Detsamma gäller om vägavgifter skulle införas.

### **Slutsats**

Vägverkets viktigaste slutsatser är att

- vägutbyggnadsalternativen är samhällsekonomiskt lönsamma trots dyrbara tunnlar,
- den beräkningsbara skillnaden i lönsamhet är så pass liten att andra faktorer bör avgöra valet av alternativ.

## **RIKSINTRESSEN OCH BEGREPPET PÅTAGLIG SKADA**

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas hur miljöbalkens allmänna hänsynsregler samt hushållningsbestämmelser har beaktats. Nedan tas endast påverkan på riksintresse, risk för påtaglig skada samt lokaliseringsregeln upp eftersom flera yttranden, bland annat Länsstyrelsens, berör dessa frågor.

Konflikt mellan olika riksintressen finns för alternativet Förbifart Stockholm och speciellt på Lovöns centrala delar. För alternativet Diagonal Ulvsunda finns inte motsvarande konflikt.

Vägverkets uppfattning är att miljöbalkens bestämmelser bör tillämpas i steg enligt följande både under planeringsprocessen och under tillåtlighetsprövningen:

1. Vägförslagen utformas så att ingen risk för påtaglig skada av riksintressen bedöms föreligga.  
Innebörden är att vägen, som den beskrivs i vägutredningen, utformats så att riksintresset väg inte påtagligt skadar något annat riksintresse utan att dessa kan existera tillsammans.
2. Vägförslagen modifieras så att ingen risk för påtaglig skada av riksintressen bedöms föreligga.  
Innebörden är att vägförslaget kompletteras för att ytterligare begränsa intrången så att riksintresset väg inte påtagligt skadar något annat riksintresse utan att dessa kan existera tillsammans.
3. Risk för påtaglig skada bedöms föreligga – riksintresse ställs mot riksintresse.  
Om ett vägförslag med eventuella modifieringar likväl skulle kunna medföra risk för påtaglig skada provas vilket riksintresse som väger tyngst.
4. Lokaliseringsprincipen tillämpas.  
Först görs en bedömning av alternativens lämplighet och därefter en bedömning av vilket alternativ som är lämpligast. Vid bedömning av om alternativen är lämpliga ska miljöbalkens 1 kap 1 § samt 3 och 4 kap beaktas. Har man i utvärderingen kommit till steg 4 innebär det antingen att vägförslagen bedöms kunna samexistera med andra riksintressen eller att väginträdet bedöms väga tyngre. Med beaktande av samtliga relevanta faktorer för vägförslagen bedöms därefter vilket alternativ som är lämpligast.

Planeringsprocessen för en ny väg måste ske stegvis och med upprepade återkopplingar. Ny kunskap tillförs, bedömningar görs, förbättringar föreslås, delbeslut fattas, återkoppling med kontroll av effekter och konsekvenser sker. Hittills under processen har punkterna 1 och 2 ovan passerats flera gånger och samrådsförfarandet har påverkat utformningen för att slutligen utmynna i de två vägutbyggnadsalternativ som ställts ut. Betydande miljöhänsyn har således redan tagits genom tunnelförläggning på långa sträckor. Det bör framhållas att vägutredningen redovisar konsekvenserna av en och endast en möjlig teknisk lösning inom en relativt bred korridor. I arbetsplaneskedet finns möjligheter att inom korridoren utveckla de tekniska lösningarna och välja en detaljutformning som begränsar intrången ytterligare.

I vägutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning beskrivs effekter och konsekvenser så långt möjligt på ett objektivt sätt. Det ligger i metodiken att Vägverket redovisar sin värdering först sedan vägutredningen ställts ut och inkomna synpunkter ställts samman. Av utlåtandet och detta ställningstagande däremot framgår Vägverkets samlade värdering och slutsats.

Vägverket menar att Förbifart Stockholm inte kan avföras enbart med motiveringen att det finns ett alternativ utan konflikter med riksintressen. För Förbifart Stockholm förs därför en argumentation enligt steg 1 till 3 ovan och först i steg 4 ställs de båda vägalternativen mot varandra.

### **Förbifart Stockholm och riksintresset för kulturmiljövården på centrala Lovön**

Passagen av Lovön, som till över 80 procent sker i tunnel, utgör Förbifart Stockholms känsligaste del där flera riksintressen berörs och speciellt kulturmiljön. Av Länsstyrelsens yttrande framgår att påverkan i riksintressets centrala delar är allra känsligast. Kan Förbifart Stockholm inom detta område (se karta sid 19) tillåtas enligt miljöbalken torde övriga delar också kunna tillåtas.

Både på Lovön och i övrigt anser Vägverket att vare sig de enskilda delarna eller den samlade bedömningen av Förbifart Stockholms alla delar kan anses som påtaglig skada.

Vägverket menar att passagen av centrala Lovön är förenlig med miljöbalkens krav med stöd av följande argumentation enligt steg 1 till 3.

1. Förbifart Stockholm, som den beskrivs i vägutredningen, medför ingen påtaglig skada för övriga riksintressen.

På centrala Lovön förläggs huvudvägen i sin helhet under jord.

#### Påverkan i trafikskedet

Synliga ingrepp på marken begränsas till

- två nya cirkulationsplatser längs nuvarande väg 261
- breddning av nuvarande väg 261 från tre till fyra körfält mellan cirkulationsplatserna (drygt 1 km)
- två rampanslutningar till cirkulationsplatserna (ca 150 m vardera)
- tunnelymningar vid de båda rampanslutningarna
- anordningar för friskluftsintag

Vägverket anser att ingreppen är små, ligger i en korridor som redan tagits anspråk för trafikleder samt utgör en naturlig del av den pågående utvecklingen i Stockholmsregionen i vilken Lovön är en del.

Bilaga 6 belyser Ekerö kommuns transportförsörjning. Vägverket kan konstatera att om Förbifart Stockholm inte byggs måste sannolikt väg 261 breddas till fyra körfält längs hela sträckan Nockeby – Tappström. Dessa åtgärder skulle leda till större intrång för övriga riskintressen än Förbifart Stockholm.

Trafik på nuvarande väg 261 förändras på femton års sikt på följande sätt:

- Från Förbifart Stockholm och ut mot Tappström ökar trafiken till cirka 33 000 fordon/dygn jämfört med nollalternativets 25 000.
- Från Förbifart Stockholm, förbi Drottningholm och in mot Brommaplan minskar trafiken till cirka 19 000 fordon/dygn jämfört med nollalternativets 29 000.

Jämfört med idag blir trafiken i stort sett oförändrad.

Vägverket menar att trafikökningen ut mot Tappström dels ligger på behörigt avstånd från världsarvet Drottningholm dels inte nämnvärt förändrar intrånget i landskapet. Sammantaget med avlastningen förbi Drottningholms slott medför Förbifart Stockholm från trafiksynpunkt snarare en förbättring än en försämring.

#### Påverkan under byggskedet

I vägutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning går beskrivningen av byggskedet längre än vad som är normalt i en vägutredning. Detta har skett i samråd med Länsstyrelsen som pekat på att med den relativt långa byggtiden är det rimligt att närmare beskriva miljökonsekvenserna av själva byggandet.

Störst intrång i riksintressena ger de byggarbetsplatser i ytläge, som behövs under byggtiden ca 8 år, och transportererna av bergmassorna från sprängning av tunnlarna under ca 5 år.

Byggarbetsplatsernas lokalisering och utformning kan inte läggas fast förrän långt senare i planeringsprocessen. Då finns emellertid möjlighet att beakta riksintressena med syfte att begränsa intrånget. Vägverket menar att några bestående skador av byggetableringarna inte behöver uppstå och att de tillfälliga synliga delarna är just tillfälliga och därför kan accepteras.

Även om stora bergmassor ska transporteras bort sker det normalt med lastbil. På Lovön sågs sjötransporter som en möjlighet att inte öka trafiken på det redan överbelastade vägnätet och då i synnerhet på väg 261 förbi den känsliga kulturmiljön inom Drottningholms slottsområde och världsarvet. Därför beskrivs även detta alternativ ingående i

miljökonsekvensbeskrivningen. I synpunkter som kommit in efter utställelsen påpekas att sjötransporter med tillfälliga hamnar, transportband, vägar och upplag i sig kan bidra till att åstadkomma påtaglig skada söder om Edeby. Beslutsunderlaget har därför kompletterats och i utlåtandets bilaga 3 redovisas miljökonsekvenserna med lösningar av masstransporterna som inte förutsätter tillfällig hamn. Vägverket har reviderat sin uppfattning och anser att bergmassorna från Förbifart Stockholm på centrala Lovön kan transporteras bort med lastbil på nuvarande väg 261. Lastbilstrafiken utgör en marginell del av den totala trafiken och medför därför inte någon risk för påtaglig skada av riksintressen. Detta hindrar inte att sjötransporter kan aktualiseras senare i processen och i så fall tillståndsprövas i sedvanlig ordning.

2. Vägutredningen beskriver två alternativ, Edeby 1 respektive 2, för rampanslutningarna till väg 261 på Lovön. Det billigare, Edeby 1, innebär intrång i det öppna kulturlandskapet. Det dyrare, Edeby 2 lämnar i stort sett det öppna kulturlandskapet orört. Närmare beskrivning finns i miljökonsekvensbeskrivningen på sidan 153 och följande. Vägverkets bedömning är att det intrång som är förenat med Edeby 1 är sådant att det inte innebär påtaglig skada för kulturmiljöintresset. Med hänsyn tagen även till kostnaden bör det därför utgöra huvudalternativ vid tillåtlighetsprövningen.

Utrymmet för ytterligare anpassningar är visserligen begränsat men givetvis ska möjligheterna tillvaratas att i arbetsplaneskedet utforma detaljerna så att intrången i kulturmiljön begränsas.

3. Enligt flera remissinstanser medför Förbifart Stockholm påtaglig skada på kulturmiljöintresset medan Vägverket har motsatt uppfattning. De skilda ståndpunkterna kan förklaras med att det inte finns några säkra metoder att "mäta" graden av skada utan det är fråga om att från fall till fall bedöma skadans omfattning. Regeringen får i tillåtlighetsprövningen ta ställning till om skadan i fallet Förbifart Stockholm är påtaglig eller inte.

Om regeringen i tillåtlighetsprövningen ändå skulle anse att Förbifart Stockholm medför påtaglig skada är det Vägverkets uppfattning att företräde ska ges åt riksintresset väg eftersom Förbifart Stockholm är viktig för utvecklingen i regionen och för hela landet samtidigt som det främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och miljön i övrigt.

Lovöns sentida kulturhistoriska utveckling beskrivs i bilaga 4 till utlåtandet. Den hittillsvarande utvecklingen på Lovön med ny vägdragning över jordbruksmark, vägbreddning, golfbana, skjutbana, rationellt åkerbruk mm har kunnat ske utan att kulturmiljön förlorat sitt värde som riksintresse och världsarv. De ingrepp som Förbifart Stockholm skulle orsaka bedöms som mindre än tidigare intrång. Det är Vägverkets uppfattning att det finns utrymme för den förändring som en anslutning av Förbifart Stockholm till väg 261 innebär utan att den sammantagna effekten medför påtalig skada.

### **Förbifart Stockholm och riksintresset Mälaren med öar och strandområden**

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

Det är Vägverkets uppfattning att Förbifart Stockholm inte medför påtaglig skada på riksintresset Mälaren med öar och strandområden (MB kap 4). Detta baseras på att det är helheten som ska bedömas, det vill säga hela Mälaren med dess öar och stränder. En bro över Lambarfjärden berör ett begränsat område och kan inte anses påverka helheten.

Oavsett frågan om påtaglig skada delar Vägverket Länsstyrelsens uppfattning att projektets påverkan på riksintresset Mälaren med öar och strandområden inte utgör hinder för att lokalisera vägen enligt vägutredningens alternativ Förbifart Stockholm med hänvisning till den så kallade tätortsregeln i miljöbalken.

### **LOKALISERINGSPRINCIPEN**

Enligt miljöbalkens lokaliseringsregel i 2 kap 4 § ska en verksamhet eller anläggning lokaliseras så att platsen är lämplig med hänsyn till bestämmelserna i 1 kap 1 §, 3 kap och 4 kap miljöbalken. Platsen ska väljas så att ändamålet kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön, det vill säga platsen ska även vara den mest lämpliga.

Det är i första hand Länsstyrelsen som har lämnat synpunkter på lokaliseringen och som anser att Förbifart Stockholm inte kan anses lämplig enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser och lokaliseringsregeln.

Länsstyrelsen menar bland annat att Mälaren som vattentäkt är att betrakta som riksintresse och att lokaliseringen av ytterligare ett riskobjekt inom

vattenskyddsområdet inte kan anses främja en god hushållning och långsiktigt hållbar utveckling.

Bland intresseföreningar och enskilda finns en stor oro för att Diagonal Ulvsunda ska ge negativa konsekvenser för boendemiljön. Kompletterande analyser visar att i korridoren för Diagonal Ulvsunda bor tre gånger så många människor som i korridoren för Förbifart Stockholm.

### **Vägverkets bedömning**

Lämplig lokalisering kommenteras i flera avseenden under andra rubriker i detta ställningstagande och i utlåtandet under rubrikerna Alternativens ändamålsenlighet respektive Bedömning av lokalisering och tillåtlighet. Här ger Vägverket sin samlade bedömning och kommenterar endast områden som inte berörs under andra rubriker i detta ställningstagande.

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

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

Genom omfattande tunnelförläggning har Vägverket beaktat miljöbalkens generella hänsynskrav. De konflikter som kvarstår bedöms vara av sådan art att Förbifart Stockholm ändå kan anses vara ett lämpligt alternativ med hänsyn till bestämmelserna i 1 kap 1 §, 3 kap och 4 kap miljöbalken.

### ***Vattenförsörjningsintresset***

Diagonal Ulvsunda saknar broar som passerar Mälaren. För Förbifart Stockholm bedöms risken för olycka med negativa konsekvenser för Stockholms vattenförsörjning som låg och acceptabel. Efter utställelsen har dessutom Stockholm Vatten, som ansvarar för vattenverket på Lovön, meddelat att de bedömer de skyddsåtgärder som presenteras i miljökonsekvensbedömningen som tillräckliga.

Förbifart Stockholm strider inte mot god hushållning och långsiktigt hållbar utveckling då redovisade skyddsåtgärder bedöms vara tillräckligt effektiva och medger ett gott skydd av Stockholms vattenförsörjning.

### ***Påverkan på natur- och kulturvärden och på friluftslivet***

Se motsvarande rubrik i utlåtandet (sid 29) samt rubrik Riksintressen och påtaglig skada ovan i detta ställningstagande.

### ***Bostadsförsörjning och infrastruktur***

Vägverket konstaterar i likhet med Länsstyrelsen att en ökad transportkapacitet tvärs Mälarsnittet stöder ökat bostadsbyggande genom förbättrad tillgänglighet.

Vägutredningen pekar på vikten av att tillgängligheten förbättras i sådana lägen där det finns potential för ökat bostadsbyggande. Vägverket anser att Förbifart Stockholm därmed är mer ändamålsenlig eftersom det i de centrala delarna som försörjs av Diagonal Ulvsunda finns få markområden lediga som kan planläggas för bebyggelse

### **Slutsats**

Förbifart Stockholm är det alternativ som i de flesta avseende tillgodoser målen på bästa sätt. Utöver projektmålen tillgodoser Förbifart Stockholm Ekerö kommuns transportförsörjning långsiktigt.

Det är Vägverkets uppfattning att Förbifart Stockholm sammantaget är det mest lämpliga.

### **NATURA 2000 – OMRÅDE**

Edeby ekhage ligger i korridoren för Förbifart Stockholm. Länsstyrelsen har lämnat synpunkter både på tillståndsproceduren och på risken för betydande påverkan baserat dels på antagandet om en hamn för utskeppning av bergkross i ekhagens närhet dels på en av Länsstyrelsen befarad grundvattenpåverkan. Se även utlåtandet sid 34.

En utskeppningshamn nära Natura 2000-området Edeby ekhage är för Vägverket ett andrahandsalternativ där huvudalternativet för transport av bergmassor på södra Lovön är lastbil. Detta hindrar inte att sjötransporter kan aktualiseras senare i processen och i så fall tillståndsprövas i sedvanlig ordning.

Vägverket menar att en tillståndsprövning inte kan anses motiverad före tillåtlighetsprövningen.

Vägverket har efter genomförda utredningar i vägutredningen konstaterat att verksamheten inte bedöms innebära någon betydande påverkan på det närbelägna Natura 2000-området. Vägverkets bedömning är således att det inte kan bli fråga om tillståndsprövning för Natura 2000-området. Risken för skador på växtligheten



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

I utlåtandets bilaga 3 redovisas miljökonsekvenserna av lösningar av masstransporterna som inte förutsätter tillfällig hamn. Vägverkets uppfattning är därför att Natura-2000 området inte utgör hinder för tillåtlighet.

### **EKERÖ KOMMUNS TRANSPORTFÖRSÖRJNING**

Ekerö kommun har idag ingen annan fast vägförbindelse än väg 261 förbi Drottningholm, över den öppningsbara Nockebybron och genom Brommaplan. Förbifart Stockholm skapar två nya fasta förbindelser. Ekerö kommun och Länsstyrelsen är instanser som tar upp frågan om väg 261 och den besvärliga trafiksituation som råder.

Ekerö kommun anser att åtgärder snarast måste genomföras på väg 261 oberoende av om någon ny nord-sydlig förbindelse kommer till stånd eller ej och vilken lösning som i så fall väljs. Det gäller breddning av vägen till fyra körfält mellan Nockeby och Tappström samt ombyggnad av flaskhalsen vid Brommaplan. I yttrandet kopplar kommunen bland annat dessa förbättringar till utbyggnaden av Förbifart Stockholm och förutsätter att avtal kan slutas mellan Ekerö kommun och staten/regionen/Stockholm stad genom Vägverket.

Länsstyrelsen menar att eventuella åtgärder på väg 261 inte kan knytas som villkor till ett tillåtlighetsbeslut eller garanteras i bindande avtal med mindre än att de först utreds och planeras i enlighet med gällande lagstiftning. Länsstyrelsens förordar och är beredd delta i en bred studie angående Ekerös långsiktiga transportförsörjning.

I bilaga 6 till utlåtandet utvecklas möjligheterna och konsekvenserna av att på olika sätt tillgodose Ekerö kommuns framtida behov av transportförsörjning.

### **Vägverkets bedömning**

Vägverket instämmer i både kommunens och Länsstyrelsens yttrande om den besvärliga trafiksituationen till och från Mälaröarna och om behovet förbättrad väginfrastruktur. Kapaciteten på väg 261 påverkar i hög grad framkomligheten på infarterna västerifrån. Kapacitetsförstärkning på sträckan Tappström-Nockeby kommer att krävas vid ett genomförande av andra alternativ än Förbifart Stockholm.

Uppgradering av väg 261 måste utredas i enlighet med gällande lagstiftning och det finns risk för att nödvändiga åtgärder skulle leda till större intrång för övriga riskintressen än Förbifart Stockholm.

Vägverket kan i den totala bedömningen inte bortse från att Förbifart Stockholm skulle lösa Ekerös långsiktiga transportförsörjning även om det inte ingår i projektmålen.

### **KOSTNADER OCH FINANSIERING**

I vägutredningen, som är ett tidigt skede i planeringen, saknas detaljerad kunskap om den planerade vägen. Det är därför inte möjligt att med säkerhet beräkna investeringskostnaden. Den tidiga bedömningen av kostnaden baseras alltså på uppskattade mängder multiplicerade med rimliga à-priser vid rådande marknadsläge. Den slutliga kostnaden påverkas bland annat av eventuella tekniska komplikationer, ändrade tekniska eller miljömässiga krav, prisutvecklingen, marknadsläget och konkurrenssituationen vid byggandet. Investeringskostnaden för Förbifart Stockholm bedöms i vägutredningen till ca 20 miljarder kr i 2003 års prisnivå. Om projektet skulle upphandlas under 2006 motsvarar det ca 23 miljarder. Sedan 2003 har kraven på kalkylsäkring ökat och Vägverket försöker nu även prissätta de osäkerheter som finns i tidiga skeden. För att inrymma även de viktigaste tekniska osäkerheterna bedömer vi att kostnaden i 2006 års pris uppgår till ca 25 miljarder. Återstår en viktig och svårbedömd osäkerhet nämligen marknadsläget. Om andra stora anläggningsarbeten pågår och leverantörerna vid upphandlingstillfället således har god sysselsättning kan kostnaderna öka och vice versa.

Förbifart Stockholm tar minst 8 år att bygga och medelsbehovet under de 5 intensivaste åren uppgår till mellan 4 och 5 miljarder. Med nuvarande planeringsram skulle alltså projektet i princip tränga undan alla andra statliga väginvesteringar i övriga landet under flera år.

Redan den rådande trafiksituationen och behovet av avlastande leder samt sårbarheten i brist på alternativvägar motiverar en snar utbyggnad av Förbifart

Stockholm. I regionen finns ett starkt stöd för att så sker. Vägverket anser att Förbifart Stockholm knappast kan finansieras enbart med ordinarie anslagsmedel i varje fall inte inom överskådlig tid. Med alternativ finansiering finns däremot möjlighet att påbörja utbyggnaden inom de närmaste åren.





**Vägutbyggnadsalternativen**