

Ställningstagande till fortsatt arbete med utgångspunkt från förstudien för effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet.

Bakgrund

Under senare år har det blivit allt tydligare att de nord-sydliga förbindelserna i Stockholmsområdet är otillräckliga såväl på räls som på väg. Möjliga lösningar på vägsidan har utretts under lång tid. Nya bestämmelser i Miljöbalken, Väglagen och Vägverkets interna föreskrifter motiverade en omstart av utredningsarbetet under 2001. Detta ställningstagande utgör sista delen av rubricerade förstudie och redovisar hur Region Stockholm avser att gå vidare i nästa skede av planeringen.

Vägutredning

Vägverket, Region Stockholm har upprättat en "Förstudie – Förslagshandling" för "Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet" (Övr 2001:0152, december 2001). Förslagshandlingen innehåller en sammanställning av tidigare material. Av förslagshandlingen och samrådet får anses klarlagt att alternativa vägsträckningar behöver studeras. En vägutredning skall därmed genomföras.

Alternativ

De tre alternativa korridorer som väghållningsmyndigheten beslutar studera i en vägutredning definieras genom följande hållpunkter:

- E4 Kungens kurva – Lovön – Vinsta – Lunda – Hjulsta – Häggvik E4 (Förbifart Stockholm),
- E4 Kungens kurva – Bredäng – Ulvsundavägen – Kymlingelänken – Kista – Häggvik E4 (Ålstensleden) samt
- E4 Kungens kurva – Stora Essingen – Ulvsundavägen – Kymlingelänken – Kista– Häggvik E4 (Brommagrenen).

Studerade korridorer ska vidare ställas mot ett nollalternativ.

Motiven för att Österleden inte förs vidare i utredningsprocessen ska förtydligas i vägutredningen.

Tidigare studerade västliga alternativ via Ekerö ska dokumenteras i vägutredningen. Förutsättningarna för dessa bör klarläggas tidigt för att endera avföras eller tas in i det fortsatta arbetet som ytterligare en korridor. Motiven för bortvalda korridorer ska dokumenteras.

Målsättningen med vägutredningen är att väghållningsmyndigheten efter studier av alternativa korridorer, deras måluppfyllelse och konsekvenser ska kunna välja en korridor som blir föremål för regeringens tillåtlighetsprövning.

Tillåtlighetsprövning

Väghållningsmyndigheten avser att sända den färdiga vägutredningen tillsammans med förstudien till Vägverket i Borlänge med en begäran om Regeringens tillåtlighetsprövning av den korridor som valts.

Utökat samråd

Länsstyrelsen har i beslut enligt 6 kap. 4 § miljöbalken funnit att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Väghållningsmyndigheten kommer därför att tidigt i vägutredningsskedet genomföra utökat samråd där Länsstyrelsen exempelvis föreslagit Försvarmakten och Sveriges geotekniska institut.

Inriktningen och omfattningen av miljökonsekvensbeskrivningen i vägutredningen.

Länsstyrelsen har i beslut den 1 mars 2002 med stöd av 6 kap 7§ 2 st. miljöbalken utvecklat sin syn på det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Beslutet innebär att väghållningsmyndigheten i miljökonsekvensbeskrivningen skall redovisa andra jämförbara sätt att uppnå syftet med projektet. De jämförbara sätt som länsstyrelsen avser är:

- förstärkning av kollektivtrafik och åtgärder för att begränsa transportefterfrågan, i första hand bilavgifter, samt
- kombinationer av dessa och vägbyggnadsåtgärder.

Länsstyrelsen framhåller att i miljökonsekvensbeskrivningen till vägutredningen bör fokus ligga på den miljöpåverkan som är alternativskiljande eller är av betydelse för projektets tillåtlighet. Länsstyrelsen pekar på ett antal miljöaspekter som särskilt väsentliga att hantera i projektet.

Markanvändning och intrång

Det geografiska område som berörs av projektet innefattar flera mycket starka allmänna intressen. Pågående markanvändning omfattar bl.a. bostadsbebyggelse, jordbruk, sjöfart, ett omfattande friluftsliv och såväl naturgivna som kulturhistoriska miljöer med bevarandevärden av riksintresse. Mälaren med öar och strandområden är med hänsyn till dess natur- och kulturvärden i sin helhet av riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken.

Skydd av yt- och grundvatten

Skyddet av Mälarens vatten är av särskild vikt att hantera i det kommande MKB-arbetet. Byggnad av ny infrastruktur och trafikverksamhet kan befaras ge en stark påverkan på såväl grund- som ytvatten varför frågan om försiktighetsmått och skyddsåtgärder kan antas bli omfattande.

Sekundära exploateringseffekter

Den ökade tillgänglighet till arbetsplatser som kommunvis redovisas i samrådsunderlaget ger en tydlig indikation på det ökade exploateringstryck som kan förväntas uppstå om ny trafikinfrastruktur tillkommer över Saltsjö-Mälarsnittet. Det är mycket viktigt att den sekundära miljöpåverkan som på detta sätt uppstår av projektet hanteras fullödigt i MKB:n.

Trafiktunnlar

MKB-arbetet bör ge svar på frågan om det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att utforma långa tunnlar på ett sådant sätt att de medger transporter av farligt gods. Utöver tunnelsäkerhet bör även frågor kring tunnelluftkvalitet, där särskild miljömedicinsk expertis bör involveras, och tunnelbyggandets speciella typ av miljöpåverkan ägnas stor uppmärksamhet i det kommande MKB-arbetet.

Väghållningsmyndigheten beslutar att som inriktning och omfattning av arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen anta ovan redovisade synpunkter från länsstyrelsen utöver vad som framgår av vägverkets föreskrifter.

Samband med andra utredningar

Inom ramen för vägutredningen ska också alternativa sätt att åstadkomma effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet studeras. Detta sker huvudsakligen genom att vägutredningen koordineras med följande samtidigt pågående utredningarna

- Förstärkt kollektivtrafik, som utföres av Landstinget och
- Trängselavgifter, som utföres av Stockholmsberedningen samt

Resultaten från dessa inarbetas i vägutredningen och ger underlag för att analysera om ett avgiftssystem respektive förstärkt kollektivtrafik, var för sig eller i kombination kan

- påverka valet av lokalisering av en ny väg – exempelvis för samlokalisering med ny spårförbindelse eller för anpassning till vägtrafikburen kollektivtrafik?
- innebära en så stor effektivisering att behovet av vägkapacitet påverkas – exempelvis antal körfält?

Vägverket, Region Stockholm
Väghållningsmyndigheten

Solna den 19 april 2002

Hans Rode
Regionchef