



PM 2009:26 RII (Dnr 314-135/2009)

Beredning av Vägverkets kompletterande underlag inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av "Effektivare Nord-Sydliga förbindelser i stockholmsområdet" (Förbifart Stockholm)

Remiss från Vägverket

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Vägverket lämnade den 19 maj 2008 in en vägutredning med miljökonsekvensbeskrivning samt eget yttrande till regeringen för tillåtlighetsprövning av projektet Förbifart Stockholm, "Effektivare nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet". Miljödepartementet begärde i november 2008 att Vägverket ska komplettera underlaget senast den 26 februari 2009. Departementets kompletteringskrav har formulerats som 15 frågor.

Vägverket ger nu ett stort antal instanser möjlighet att till senast 16 februari 2009 yttra sig över utsänt förslag till svar på frågorna. Vad Vägverket i denna remiss efterfrågar är endast synpunkter på det utsända kompletterande materialet till vägutredningen.

Remissmaterialet finns i sin helhet att tillgå på www.vv.se

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, idrottsförvaltningen samt Storstockholms brandförsvär.

Kontoren anser i ett gemensamt tjänsteutlåtande att det redovisade materialet stödjer stadens tidigare redovisade uppfattning att Förbifart Stockholm bäst tillgodoser behovet av en ny nord-sydlig vägförbindelse i stockholmsområdet samt att Vägverket i tillräcklig utsträckning besvarat frågorna. I bifogat kontorsyttrande betonar kontoren några delar som är särskilt angelägna att hantera i den fortsatta processen.

Mina synpunkter

Dagens trafiksystem i stockholmsregionen är mycket känsligt för störningar, och minsta incident leder till långa köer och omfattande förseningar.

Essingeledens kapacitet är fullt utnyttjad. Leden byggdes för maximalt 80 000 bilar per dag och trafikeras idag av fler än dubbelt så många, i snitt 165 000 bilar på vardagar. Det ger onödigt trängsel och för medborgarna innebär det betydande välfärdsluster vid resande till och från arbetet. Dagens köer kostar i förlorad tid på jobbet och med familjen, i lägre tillväxt och försämrar Stockholms konkurrenskraft som en internationellt attraktiv näringslivsregion.

Att skapa en bättre fungerande arbetsmarknadsregion betalar sig i ökad tillväxt och en bättre fungerande infrastruktur minskar belastningen på miljön.

Stockholmsregionen står idag för 40 procent av Sveriges tillväxt. Inom de närmaste 20 åren förväntas regionen växa med upp till 700 000 invånare, vilket ytterligare förstärker Stockholms betydelse för hela Sveriges utveckling. Arbetsmarknadsregionen runt Stockholm sträcker sig idag geografiskt långt utanför Stockholms läns gränser. Pendlare från Strängnäs och Eskilstuna har fått bli vana vid att inte kunna lita på trafiksystemen. För Stockholm är det nödvändigt att pendlingen ska fungera så att efterfrågan på arbetskraft i regioncentrum kan fungera smidigare. På motsvarande sätt är kommuner och län runt Stockholm beroende av att kunna erbjuda medborgare fungerande kommunikationer till och från arbetsplatsen. Detta ömsesidiga beroende har under flera år lett till ett fördjupat samarbete i Mälardalen.

När Essingeleden byggdes flyttade det trafik från innerstaden till leden. Sedan dess har staden expanderat och Essingeleden är idag allt mer en del av det centrala Stockholm. Därför handlar det nu om att ta nästa steg och skjuta den passerande trafiken ytterligare ett steg från innerstaden – från Essingeleden och vidare ut till Förbifart Stockholm.

Jag anser att det redovisade materialet stödjer stadens tidigare redovisade uppfattning att Förbifart Stockholm bäst tillgodoser behovet av en ny nord-sydlig vägförbindelse i stockholmsområdet. Vägverkets nya förslag att ersätta bron över Lambarfjärden med en tunnel innebär att intrång i Grimsta Naturresevat undviks och bidrar därmed till att ytterligare stärka stadens förordande av förbifarten.

Därutöver är det väsentligt att hanteringen av schaktmassorna på Ekerö sker via sjötransporter för att minimera miljö- och trafikpåverkan under byggtiden.

Staden har sedan tidigare tagit ställning till avvägningen mellan natur- och kulturvärden och behovet av framkomlighet och tillgänglighet i regionen i samband med inrättandet av reservat samt i beslut om byggandet av E18. Hjulsta trafikplats är en av de viktigaste trafikplatserna i Stockholm. Stor omsorg måste därför läggas vid dess utformning, med hänsyn till dess läge både på Järvafältet och intill stadsdelen Tensta. Den begravningsplats som staden planerar öster om Hjulsta trafikplats kommer att utformas med mycket stor hänsyn till områdets natur- och kulturvärden. Det är av största vikt att dessa natur- och kulturvärden beaktas i samband med framtagandet av arbetsplan.

Den nya trafikprognosen, där bl.a. trängselskatt i innerstaden och på Essingeleden ingår samt har ett senare horisontår, ger högre trafiksiffror på Förbifart Stockholm. Vägverket anser att kapaciteten kan bli otillräcklig med nu tänkt utformning. Jag önskar att denna problematik redovisas tydligare i den fortsatta processen. Jag saknar också en redovisning av hur kollektivtrafikresandet påverkas i de olika alternativen.

Jag vill också särskilt betona att utformningen av framtida trängselskatt är en fråga som behandlas i särskild ordning.

I resultatredovisningen av trafikprognosen anges att de trafiksiffror som redovisas för förbifarten är ca 10 % högre än vad man vill tillåta av säkerhets- och effektivitetsskäl. För att inte få köer i tunnarna föreslås att vägavgiftssystemet regelbundet ses över och att tunneln projekteras med ett trafikstyrningssystem som säkerställer framkomligheten. Jag önskar i likhet med kontoren en tydligare redovisning kring denna viktiga problematik i det fortsatta arbetet.

Även med avancerade trafikstyrningssystem är sannolikheten stor för att det kommer att uppstå kösituationer emellanåt på Förbifart Stockholm. Kontoren ser mycket allvarligt på stillastående trafik i tunnlar i de fall de inte anpassats för detta förhållande. Särskilt allvarligt är det när kö förekommer i båda tunnelrören samtidigt. Kontoren har en klar ståndpunkt om att Förbifart Stockholm ska förses med moderna säkerhetssystem. Som exempel kan nämnas att en sprinkleranläggning förhindrar och motverkar en snabb brandspridning i systemet vid en utvecklad brand.

Jag anser vidare att Vägverkets analys avseende växthusgaser behöver förtydligas. Vägverket har räknat med koldioxid vid utsläppspunkten (bilen). Vid beräkning av växthusgaser bör hänsyn tas till samtliga växthusgaser. Analysen bör även göras med livscykelanalys (LCA) perspektiv eftersom det inte enbart är motorerna som släpper ut växthusgaser. Även vid bränsleproduktion bildas växthusgaser. Beräkningar grundas lämpligen på EU:s Concawe 2007, som innehåller emissionsvärden framtaget av bil- och bränsleindustrin i Europa.

Teknikutvecklingen är en viktig faktor i prognoserna för utsläpp av växthusgaser. Elhybrider och bränslesnålare bilar finns med i underlaget. Det finns dock en stor osäkerhet om utvecklingen av miljöbilar, bränsle och möjligheten att få fram förnyelsebara bränslen i tillräcklig mängd.

Slutligen vill jag lyfta fram att det till det kompletterande materialet har fogats preliminära resultat av en ny samhällsekonomisk analys, som egentligen är avsedd för den statliga åtgärdsplaneringen. Den nya analysen skiljer sig från den som upprättades 2006 för vägutredningen Nord-sydliga förbindelser främst genom att trängselskatt motsvarande dagens system och avgiftsnivåer nu ingår.

Båda analyserna ger ungefärligen samma resultat, en s.k. nettonuvärdeskvot på ca 0,3. Detta utläses som att samhället får tillbaka 1 krona och 30 öre för varje satsad krona. I kalkylen saknas ett antal effekter som inte har gått att kvantifiera och värdera. Dessutom finns osäkerheter i förutsättningar och använda metoder. Dessa brister kan innebära både positiva och negativa effekter på den framräknade nettonuvärdeskvoten. Exempel på effekter som inte fångats i kalkylen är enligt Vägverket positiva effekter på arbets- och bostadsmarknaden, underskattning av restidsnyttorna (i åtgärdsplaneringen använder man samma tidsvärden över hela landet, vilket innebär en underskattning för Stockholm) och intrång i natur- och kulturmiljöer. Vägverket bedömer att med hänsyn till osäkerheter och effekter som ligger utanför kalkylen är den samlade bedömningen att Förbifart Stockholm är en lönsam investering.

Kontoren har inte haft möjlighet att på den tid som står till buds göra mer än en översiktlig bedömning av Vägverkets svar på denna fråga. Jag är medveten om svårigheterna att kvantifiera och värdera de faktorer som idag inte ingår i de samhällsekonomiska kalkylerna. Jag vill ändå framhålla betydelsen för framtiden av att söka utveckla modellen så att fler av de saknade effekterna kan inrymmas. Jag vill särskilt framhålla vikten av att värdera minskad risk och sårbarhet.

I övrigt hänvisar jag till de synpunkter som framförts i kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 12 februari 2009

ULLA HAMILTON

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. avslå och stoppa all vidare planering av projektet, programarbete påbörjas ej
2. därutöver som svar på remissen anför följande:

Alla utredningar visar att nya motorleder ökar trafiken. Förbifarten ökar odiskutabelt miljöbelastningen i regionen och detta bidrar till att det blir ännu svårare att nå klimatmålen. Trängsel och trafikproblem löses inte med flera motorvägar och förbifarter. Istället måste biltrafiken och den trängsel den medför, minska genom bättre kollektivtrafik, mer gods på järnväg, sjötransporter, bil- och persontransporter på vattnet och ett utbyggt trängselavgiftssystem.

På det underlag som finns kan konstateras att särskilt Förbifart Stockholm innebär ett antal stora problem. För det första är projektet kraftigt samhällsekonomiskt olönsamt. För varje ny kalkyl som görs över kostnaden för leden stiger prislappen och är nu uppe på hissnande 25 miljarder kronor (2006!), en summa som inte på långa vägar uppvägs av den nytta vägen genererar. Förbifart Stockholm kommer om den byggs förstöra stora naturvärden. För det andra drabbar leden ett av de mest kulturhistoriskt värdefulla områdena i Sverige och kommer leda till en irreversibel utarmning av vårt kulturarv.

Att det eventuellt planeras för tunnellsnör under Lambarfjärden och Grimsta naturreservat, ett av Stockholms stads mest värdefulla naturområden, gör inte satsningen försvarbar. Skadorna på naturvärden, friluftsliv och kulturmiljö av Förbifarten är entydiga. Även om vägen dras i tunnel under Lovön och på sträckan Vällingby-Hjulsta, skulle skadorna bli av en helt oacceptabel omfattning vid Sättra, på Lovön, vid delvis passage över Järvafältet etc.

I byggfasen blir ingreppen mycket stora, bl. a. på Lovön, där en underjordisk trafikplats ska grävas ned. En eventuell tråglösning förbi Hansta naturreservat är också illavarslande.

Den sekundära exploateringseffekten av den nya leden med påverkan på det regionala exploateringsmönstret, trafikarbetet etc. kommer att vara starkt negativ både från intrångssynpunkt och från allmän miljösynpunkt. Detta då Förbifart Stockholm också kommer att leda till en utglesad stadsstruktur och motverka stadens arbete att bygga en tät stad. Leden gynnar glesa bostadsområden längre från regioncentrum där bilpendling till centrala delar av staden varje dag är det vanliga transportsättet.

Detta skapar fullständigt ohållbara resmönster och omöjliggör såväl de klimatåtaganden Sverige gjort i internationella sammanhang som de lokala och regionala miljömål som satts upp. Förbifart Stockholm är därför inte förenlig med ett långsiktigt hållbart transportsystem. Förbifart Stockholm har även ett bakomliggande syfte att öppna upp för möjligheten till framtida exploatering av Ekerö och Lovön. Enligt RUFs prognos kommer befolkningen i länet öka med 400 000-600 000 innevånare fram till 2030. Detta ställer inte bara de ökade krav på infrastrukturen som kontoret påpekar. Detta ställer även ökade krav på att ta tillvara de exploaterade grönområden som finns kvar i regionen. Lovön är idag unikt bland världens stor-

städer. Ingen annan stans går det att finns så stora områden orörd vildmark i så pass nära anslutning till staden. Natur- och kulturvärdena är oerhört stora och något vi bör värna och ta tillvara i största möjliga mån. Det kan inte nog understrykas hur pass mycket dess värden för innevånarna även kommer öka i takt med att staden växer. Något som även kommer ge Stockholm stora konkurrensfördelar gentemot andra städer.

Vidare ställer sig nämnden frågande till en förbifarts betydelse. De allra flesta resenärer i Stockholmsregionen ska till eller från staden kärna. Väldigt få har för avsikt att passera från norr till syd och tvärtom.

Klimatproblemen är välkända och nu erkända av praktiskt taget hela världen. En enig expertis i vårt land pekar ut den ökande biltrafikens utsläpp som ett mycket allvarligt problem som hotar både vår livsmiljö och vår välfärd. I Europas övriga storstäder diskuterar man hur man måste hitta nya, andra former och tänkesätt för transportsystemen än de som uppfanns under det förra århundradet. Det är bara här i "staden Efter" i en avkrok av norra Europa, som man fortfarande kan sitta och på fullt allvar diskutera hur man ska kunna öka biltrafiken genom olika motorvägsalternativ, helst dragna genom så ekologiskt och rekreativt värdefulla områden som möjligt.

Ett socialt perspektiv på frågan är intressant. Vilka tycker att det behövs snabbare stora förbifarter i Skärholmen eller förbi Södra Järva? Knappast lokalbefolkningen i dessa områden av Stockholm, som alltid drabbas av styvmoderlig behandling när det gäller vägdragningar. Befolkningen här ska tvingas leva med nya vägdragningar i ytläge medan mer välsituerade områden får nedgrävda vägar.

"Århundradets felsatsning" bör avbrytas omedelbart och resurserna i stället investeras i en modern och samhällsnyttig utveckling med kraftigt utbyggd kollektivtrafik.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Avslå ärendet
2. Därefter anför följande:

Resonemangen om en tät, effektiv stad med väl utbyggd kollektivtrafik för att minska bilåkandet finns väl utvecklad i förslaget till ny översiktsplan samt i nya RUFs. Förbifart Stockholm går emot alla planer på att skapa en hållbar Stockholmsregion och en miljösamt, tät stadsstruktur. Kring trafikleden kommer helt nya områden öppnas upp för exploatering vilket leder till en gles stad och försämrar underlaget för effektiv kollektivtrafik, energiförsörjning, sophantering etc.

Trafiksituationen i Stockholm är ansträngd och många bilburna Stockholmare får köa både morgon och kväll för att komma mellan jobb och bostad. Bilköer leder till utsläpp, stressade förare och innebär en samhällsekonomisk förlust. Essingeleden är inte dimensionerad för de ca 165 000 bilar som passerar per dag vilket gör passagen känslig för störningar. Leden innebär buller, utsläpp och skadliga partiklar för de som bor i vägens närhet. Antalet boende som störs av Essingeleden ökar inte bara med antalet fordon utan även genom stadens expansion.

Föredragande borgarråd vill skjuta den passerande trafiken från Essingeleden till den av Vägverket förespråkade Förbifart Stockholm. Något som kan låta logiskt om den större delen av trafiken på Essingeleden var just passerande trafik. Flertalet undersökningar visar att bara några få procent av trafiken är riktig "förbifartstrafik", dvs. de har inte Stockholm som målpunkt. Övrig trafik på Essingeleden har en målpunkt i staden och för dem är alternativet Förbifart Stockholm för långt bort för att vara intressant.

I vägutredningen föreslog Vägverket att en bro skulle byggas över Lambarfjärden. Efter fördjupade studier kring bl.a. berggrund, säkerhet, beteende och kostnader föreslår man nu att passagen av fjärden istället ska ske via en tunnel. På så sätt har Vägverket löst en del av problemet med boende i området och nyttjare av Grimstaskogen som högljutt protesterat mot högbron. Föredragande borgarråd ställer sig positiv till tunnelalternativet och menar att intrång i Grimsta Naturreservat undviks. Det är därför viktigt att påpeka att även tunnelalternativa-

tivet innebär intrång i Grimsta naturreservat. En 21 kilometer lång tunnel från Kungens kurva till trafikplats Hjulsta, kommer självklart att innebära arbetstunnlar, upplag och transporter av arbetsfordon. Frågan är om Grimstaskogen, Lovö och Sätmaskogen någonsin blir sig likt efter ett sådant vägbygge. Risken att en olycka sker på bron och att Mälaren som är Stockholms huvudsakliga vattentäckt blir förorenad blir mindre med tunnelalternativet men risken att viktiga naturområden blir förstörda för alltid av det omfattande tunnelbygget försvinner inte.

Staden har sedan tidigare tagit ställning till avvägningen mellan natur- och kulturvärden och behovet av framkomlighet och tillgänglighet i regionen i samband med inrättandet av reservat samt i beslut av byggandet av E18 skriver föredragande borgarråd. Vi kan bara tolka detta som att framkomligheten klassas som viktigare än natur- och kulturvärden. Vidare framförs att Hjulsta trafikplats, där Förbifart Stockholm i den nu planerade utformningen övergår från tunnelläge till ytläge, måste utformas med hänsyn till dess läge både på Järvafältet och intill stadsdelen Tensta. Skulle inte den största hänsynen vara att lägga vägen i tunnel Hjulsta-Häggvik. Varför ska boende kring Järvafältet behöva utstå buller och barriäreffekter från två stora trafikapparater, Förbifart Stockholm och nya E18. Är det för att befolkningen kring Järvafältet inte hörs nog i debatten? Vänsterpartiet har länge drivit att nya E18 ska tunnelförläggas förbi Järvafältet. Vi motsäger oss bygget av Förbifart Stockholm men anser att en utredning om tunnelförläggning sträckan Hjulsta-Häggvik är lika relevant som en tunnelförläggning Hjulsta-Kungens kurva.

I Vägverkets nya prognos ingår trängselskatter i innerstaden och på Essingeleden vilket inte var fallet i tidigare. Trängselavgifter i Stockholm har debatterats i många år och slutligen ledde en försöksperiod till ett permanent system. Trängselavgifter och dess möjligheter till trafikreglering måste utgöra grunden för varje vägutredning. Återigen har Vägverket gått bakvägen och först bestämt att Förbifart Stockholm måste byggas, sedan undersökt hur trängselavgifter påverkar trafikflödet. Det första steget för att komma till rätta med köerna på Essingeleden bör självklart vara att införa trängselavgifter där, inte som föreslås först bygga Förbifart Stockholm sedan införa trängselavgifter på Essingeleden.

I Vägverkets kompletterade material finns en ny preliminär samhällsekonomisk analys. Föredragande borgarråd är medveten om svårigheterna att kvantifiera och värdera de faktorer som idag inte ingår i de samhällsekonomiska kalkylerna och vill framhålla betydelsen för framtiden av att söka utveckla modellen så att fler av de saknade effekterna kan inrymmas. Vi skulle vilja tillägga att natur- och kulturvärden samt vikten av biologisk mångfald måste ingå i en samhällsekonomisk analys. Likaså måste värdet av rekreation och rörelse i närområdet utomhus vägas in i det totala omdömet. Det är självklart svårt att översätta fundamentala värden som ren luft, gott vatten, levande skogar och rik biologisk mångfald till ekonomiska termer, men en heltäckande samhällsekonomisk analys måste ta hänsyn även till naturen och människans grundläggande behov. Den samhällsekonomiska kalkylen på Förbifart Stockholm bör därför räknas ner eftersom vägen och den planerade trafiken har negativ inverkan på natur och kulturlandskap och på människor som vistas i dess närhet.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Vi vill understryka vikten av att ansvariga myndigheter i det pågående och kommande arbetet utformar och anpassar projektet så att det på bästa sätt kan understödja kollektivtrafikens utveckling i regionen.

Stockholmsregionen växer idag kraftigt. Vår uppfattning är att en tät bebyggelse har förutsättningar att, *både* skapa hållbara arbetsmarknader och höjd livskvalitet, *och* förutsättning- ar för ett miljövänligare samhällsbygge och transportsystem.

Det är inte bara vårt län som växer, utan stora delar av Mälardalen har haft - och kommer att ha - en positiv utveckling. För att undvika en utveckling där ny bebyggelse understödjer ett ökat bilberoende, och därmed främjar misshushållning och trängsel, måste de stora stråken och starka kärnorna vara de platser där större delen av befolkningstillväxten sker. På så sätt

skapas förutsättningar för kollektivtrafik. Detta i motsats till en mer utspridd tillväxt som förutsätter en omfattande pendlingstrafik med bil.

Förbifart Stockholm motiveras främst av regionens tillväxt och utveckling, parad med en önskan att skapa en bebyggelse som inte sprider sig ut i periferin i så kallad *urban sprawl*. Därav följer också att vikt läggs vid att stärka regioncentrum och de regionala kärnorna. För att denna strategi ska vara framgångsrik måste den innehålla en strategi för kollektivtrafikens utveckling.

Det är glädjande att Förbifarten nu är bekräftad vara samhällsekonomiskt lönsam. Materialet visar dock att Vägverket på flera punkter har en mycket konservativ beräkning av samhällsekonomiska effekter, befolkningsförändringar och möjliga tekniska framgångar vad avser utveckling av miljövänliga bilmotorer, etc. De positiva effekterna för arbetsmarknaden och för en bättre fungerande regional bostadsförsörjning är inte medtagen. Vägverket har inte heller räknat på olika scenarier för befolkningsutvecklingen eller olika scenarier av den möjliga miljötekniska utvecklingen av vägtrafiken. Vad gäller den tekniska utvecklingen för privatfordon räknar Vägverket med att cirka 40% av fordonen kommer att vara miljöanpassade år 2040. Andra studier pekar på en långt mer optimistisk utveckling, olika studier finns (bl.a IVA) som prognostiserar att redan år 2030 kommer 90 % av privatfordonen vara miljöanpassade.

Det hade varit rimligt om Vägverket i sina bedömningar hade både optimistiska och pessimistiska scenarier för teknisk utveckling och demografiska förändringar samt att man också räknade in samtliga positiva samhällsekonomiska förändringar.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Emilia Hagberg* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Carin Jämtin, Tomas Rudin, Teres Lindberg* och *Malte Sigemalm* (alla s) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (s) i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande.

Centerpartiet instämmer till stora delar i kommunstyrelsens förslag. Det är mycket glädjande att Vägverket nu föreslår en tunnellsöning i stället för den tidigare planerade bron över Långbarfjärden. Den nya inriktningen innebär att man besparar Grimsta naturreservat från bestående fysiska intrång samt att bullernivåerna minskas kraftigt. Dessa frågor har under hela processen varit tongivande inslag i Centerpartiets hållning till Förbifart Stockholm. Centerpartiet ställer mycket hårda miljökrav, både när det gäller byggfasen och den färdiga leden. Förutom de föreslagna åtgärderna i detta underlag bör det även utredas hur man kan bygga Förbifart Stockholm genom att använda den senaste tekniken i syfte att skona såväl miljö som kringboende. När arbetet med att bygga trafikleden sätter igång så vill Centerpartiet även att en miljörevisor tillsätts som övervakar att miljömålen uppfylls.

ÄRENDET

Vägverket lämnade den 19 maj 2008 in en vägutredning med miljökonsekvensbeskrivning samt eget yttrande till regeringen för tillåtlighetsprövning av projektet Förbifart Stockholm, ”Effektivare nord-sydliga förbindelser i stockholmsområdet”. Miljödepartementet begärde i november 2008 att Vägverket ska komplettera underlaget senast den 26 februari 2009. Departementets kompletteringskrav har formulerats som 15 frågor.

Vägverket ger nu ett stort antal instanser möjlighet att till senast 16 februari 2009 yttra sig över utsänt förslag till svar på frågorna. Vad Vägverket i denna remiss efterfrågar är endast synpunkter på det utsända kompletterande materialet till vägutredningen.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, idrottsförvaltningen samt Storstockholms brandförsvär.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, idrottsförvaltningen samt Storstockholms brandförsvär.

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, idrottsförvaltningens samt Storstockholms brandförsvärs gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 5 februari 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Remissen

Vägverket lämnade den 19 maj 2008 in en vägutredning med miljökonsekvensbeskrivning samt eget yttrande till regeringen för tillåtlighetsprövning av projektet Förbifart Stockholm, ”Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet”. Miljödepartementet begärde i november 2008 att Vägverket ska komplettera underlaget senast den 26 februari 2009. Departementets kompletteringskrav har formulerats som 15 frågor.

Vägverket ger nu ett stort antal instanser möjlighet att till senast 16 februari 2009 yttra sig över utsänt förslag till svar på frågorna. Vad Vägverket i denna remiss efterfrågar är endast synpunkter på det utsända kompletterande materialet till vägutredningen.

Remissmaterialet finns i sin helhet att tillgå på www.vv.se

Sammanfattning

Essingeledens kapacitetsuttag är sedan länge fullt utnyttjad, och behovet av nya förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet är därför stort. Vägverket har till staden översänt ”Beredning av Vägverkets kompletterande underlag inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken av Effektivare Nord – sydliga förbindelser i Stockholmsområdet” på s.k. beredningsremiss. Underlaget avser primärt projektet Förbifart Stockholm.

Kontoren anser att det redovisade materialet stödjer stadens tidigare redovisade uppfattning att Förbifart Stockholm bäst tillgodoser behovet av en ny nord-sydlig vägförbindelse i Stockholmsområdet. Kontoren anser också att Vägverket i tillräcklig utsträckning besvarat frågorna, därtill vill kontoren betona några delar som särskilt angelägna att hantera i den fortsatta processen.

Vägverkets nya förslag att ersätta bron över Lambarfjärden med en tunnel innebär att in-

trång i Grimsta Naturreservat undviks och bidrar därmed till att ytterligare stärka stadens förordande av förbifarten. Tunnlarna ska vara så utformade att de från ett säkerhetsperspektiv uppfyller alla de krav som kan ställas i miljöer med tät storstadstrafik.

Staden har sedan tidigare tagit ställning till avvägningen mellan natur- och kulturvärden och behovet av framkomlighet och tillgänglighet i regionen i samband med inrättandet av reservat samt i beslut om byggandet av E18. Det är dock av största vikt att dessa natur- och kulturvärden beaktas i samband med framtagandet av arbetsplan.

Den nya trafikprognosen, där bl.a. trängselskatt i innerstaden och på Essingeleden ingår samt har ett senare horisontår, ger högre trafiksiffror på Förbifart Stockholm. Vägverket menar att kapaciteten kan bli otillräcklig med nu tänkt utformning. Kontoren önskar att denna problematik redovisas tydligare i den fortsatta processen. Även trafikprognoserna behöver tydliggöras och brytas ned för att bl.a. visa hur olika åtgärder påverkar trafikflödena. Kontoren vill också betona att utformningen av framtida trängselskatt är en fråga som behandlas i särskild ordning.

Vägverkets analys avseende växthusgaser behöver förtydligas.

Bakgrund

En ny vägförbindelse mellan Skärholmen och Häggvik via Lovön, Bergslagsplan och Hjulsta har sedan lång tid med olika namn ingått som ett viktigt element i stadens och regionens trafikplanering. Med hänsyn till regionens historiska och förväntade framtida tillväxt har förbindelsen ökat ytterligare i betydelse och omfattning. Med Essingeleden som enda kapacitetsstarka vägförbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet är Stockholmsregionen sårbar för alla typer av störningar. Med en ny nordsydlig förbindelse kan trafikarbete flyttas från stadens centrala delar, vilket ger förutsättningar för en bättre luftmiljö i de mer tätbebyggda delarna av staden. Under namnet Förbifart Stockholm planeras nu en ny led med tre körfält per riktning, huvudsakligen i tunnel.

Stockholms stad har i tidigare remissvar (bl.a. utställd vägutredning 2005 och beredningsremiss 2007) förordat att Vägverket i det fortsatta arbetet med arbetsplanen går vidare med Förbifart Stockholm.

Kommunfullmäktige beslutade i april 2008 att Stockholms stad ska delfinansiera arbetsplanarbetet med 50 miljoner kronor. Man beslutade också att ge trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att inom respektive ansvarsområde med högsta prioritet arbeta för genomförandet av projektet Förbifart Stockholm.

Kontorens synpunkter

I remissmaterialet betonar Vägverket att synpunkter som tidigare framförts av remissinstanserna i samband med vägutredningen ingår som en del i de handlingar som tidigare lämnats in för tillåtlighetsprövning. Vad Vägverket nu efterfrågar är därför endast synpunkter på det nya, kompletterande materialet.

Med hänsyn till Vägverkets önskemål väljer kontoren att enbart kommentera förslagen till svar på departementets frågor, i den mån frågorna berör Stockholm.

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

Kontoren ser positivt på att korridorens bredd på flera håll har kunnat krympas avsevärt, i och med att stadens möjligheter att planera för nya bostäder och annan markanvändning därmed förbättras.

I avsnittet ”Trafikplats Kungens kurva – Kungshatt” anförs att ”Eventuella åtgärder på det kommunala vägnätet ingår inte i projektet och inryms därför inte i korridoren”. Det bör framgå av texten att detta endast omfattar sådana åtgärder som inte föranleds av förbifartens utbyggnad.

Längs Bergslagsvägen mellan Vällingby och Vinsta synes korridorens östra avgränsning vara väl snävt tilltagen. Konsekvensåtgärder för att klara kapacitet och utformning vid Bergslagsvägen och Skattegårdsvägen kan ta ett större utrymme.

Den gula färgen på kartorna smälter ibland samman med bakgrunden. Kartorna blir därmed onödigt svårlästa.

Kontoren anser att Vägverket besvarat frågan.

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

Staden har i tidigare remissvar utvecklat sina motiv för varför Förbifart Stockholm bör förordas framför de andra huvudalternativen Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet. Kontoren kan inte finna att det underlag som Vägverket nu framför strider mot stadens redovisade uppfattning, och anser att frågan är besvarad.

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

I vägutredningen föreslog Vägverket att en bro skulle byggas över Lambarfjärden. Efter fördjupade studier kring bl.a. berggrund, säkerhet, beteende och kostnader föreslår man nu att passagen av fjärden istället ska ske via en tunnel.

Kontoren är positiva till Vägverkets nya inriktning, som för stadens del innebär att man undviker bestående fysiska intrång i Grimsta naturreservat. En annan fördel är att bakgrundsbuller från en högbro kan undvikas.

Kontoren anser att Vägverket i tillräcklig utsträckning besvarat frågan.

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

Kontoren avstår från att lämna synpunkter på denna fråga.

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

Kontoren anser att redovisningen är tillräcklig när det gäller de Natura 2000-områden som berörs inom Stockholm (Hansta, Judarskogen och Kyrksjölöten) och hur de berörs samt deras tillstånd. Kontoren delar Vägverkets bedömning att tillstånd enligt miljöbalken inte behöver sökas.

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

Kompletteringen redovisar utförliga fakta om rödlistade arter. Kontoren anser att Vägverket i tillräcklig utsträckning besvarat frågan.

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

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

Dessa båda frågor kommenteras gemensamt. Staden har i samband med såväl inrättandet av natur- och kulturresevat som E18 tagit ställning i avvägningen mellan behovet av att skydda natur- och kulturvärden som tillgängligheten i regionen. Det är ofrånkomligt med en negativ inverkan i närmiljön på Järvafältet, och kontoren vill understryka vikten av att i den fortsatta processen begränsa dessa nackdelar så långt det är möjligt. För naturreservaten och kulturresevatet bör i det fortsatta arbetet med arbetsplanen påverkande faktorer redovisas, samt en plan upprättas för att begränsa skadeverkningarna. Här bör särskilt de boendes miljö beaktas. Kontoren vill också påminna om de ekologiska sambanden i Järvakilen, vilka har en avgörande betydelse för det rika växt- och djurlivet i bl.a. Nationalstadsparken.

Enligt kontoren är Hjulsta trafikplats en av de viktigaste trafikplatserna i Stockholm. Stor omsorg måste därför läggas vid dess utformning, med hänsyn till dess läge både på Järvafältet och intill stadsdelen Tensta. Den begravningsplats som staden planerar öster om Hjulsta trafikplats kommer att utformas med mycket stor hänsyn till områdets natur- och kulturvärden.

Det är från rättsliga utgångspunkter av central betydelse att arbetsplanen utformas uttömmande när det gäller de arbeten som ska genomföras inom resevatets gränser. I resevatsbestämmelserna finns ett uttryckligt undantag för sådana åtgärder som omfattas av arbetsplanen.

Kontoren anser att Vägverket i tillräcklig utsträckning besvarat frågan, och vill därtill betona ovan nämnda delar som särskilt angelägna att hantera i den fortsatta processen.

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

Vägverket har tagit fram en ny trafikprognos som ger ca 140 000 fordon per dygn på Förbifart Stockholm år 2035, vilket är en högre nivå än tidigare prognoser. I prognosen från år 2006 angavs t.ex. belastningen på förbifarten till ca 100 000 fordon per dygn och i prognosen för den statliga åtgärdsplaneringen angavs den till ca 85 000. Vägverket motiverar denna betydande uppskrivning av trafiken med ändringar i ingående antaganden:

- Trängselskatten i innerstaden ingår i beräkningarna.
- Avgifter på Essingeleden motsvarande 50% av den nuvarande avgiftsnivån i innerstaden.
- Horisontåret är satt till 2035 istället för 2015. På dessa 20 år hinner befolkningen öka och ekonomin utvecklas.
- En årlig realinkomstutveckling om 2,5 % istället för 2.
- En något högre drivmedelskostnad.

Vägverket betonar att skillnaderna i antaganden och därmed utfall mellan de olika prognoserna till stor del kan motiveras med skillnader i syfte. Prognosen för den statliga åtgärdsplaneringen bygger på mer konservativa antaganden i och med att dess syfte är att möjliggöra jämförelse med andra väg- och järnvägsprojekt i landet. Ett dominerande syfte för arbetsplanens prognos är att möjliggöra en korrekt dimensionering av väganläggningen. Man tar därför större hänsyn än i åtgärdsplaneringen till att Stockholmsregionen historiskt sett har en högre tillväxttakt än landet i övrigt.

Resultaten ger också en insikt om betydelsen av att förhålla sig nyanserat till trafikprognoser. Mindre ändringar kring gjorda antaganden om tillväxt, markanvändning etc. ger stor effekt i efterfrågan på vägutrymme. Av tidigare infrastruktursatsningar har vi också lärt oss att det finns ytterligare självverkande effekter som är svåra att identifiera (inte rymts i modellberäkningarna), men som genererar ny inducerad trafik i stor eller liten utsträckning. Det är betydelsefullt att stora infrastrukturprojekt som Förbifart Stockholm har ett systemperspektiv på trafikuppgifterna, där kollektivtrafikens funktion är väsentlig och anpassnings-

förmågan hög.

I överenskommelsen för trafiklösning för Stockholmsregionen

(Cederschiöldsöverenskommelsen) förutsätts avgifter på Essingeleden när Förbifart Stockholm öppnats för trafik. Avgifterna på Essingeleden ska bidra till finansieringen av förbifarten. I den nya trafikprognosen antas att denna avgift skall vara 50 % av nivån i innerstaden. Kontoren finner inte avvägningen orimlig men anser att alla förändringar när det gäller trängselskattens utformning måste utredas i särskild ordning.

Den skillnadsbild som finns (figur 7) visar dygnsflöden 2035 i ett nollalternativ samt med utbyggd Förbifart. Eftersom förutsättningarna är olika för de två alternativen, med bl.a. avgifter på Essingeleden i alternativ Förbifart men inte i nollalternativet, kan man inte följa orsak och verkan. För förståelsen av trafikutvecklingen är det viktigt att vara insatt i hur den påverkas av förändrade antaganden som t.ex. tillkomst av ny infrastruktur och avgifter på Essingeleden. Staden utgår ifrån att Vägverket också kommer att genomföra fördjupade analyser kring hur lokaltrafiken påverkas kring Förbifartens trafikplatser, samt hur lokaltrafiknätet i zonen mellan Essingeleden och Förbifarten påverkas i de olika alternativen. Resultaten skulle också behöva brytas ned i maxtimme och maxriktning. Kontoren saknar också en redovisning av hur kollektivtrafikresandet påverkas i de olika alternativen.

I resultatredovisningen av trafikprognosen anges att de trafiksiffror som redovisas för förbifarten är ca 10 % högre än vad man vill tillåta av säkerhets- och effektivitetsskäl. För att inte få köer i tunnlarna föreslås att vägavgiftssystemet regelbundet ses över och att tunneln projekteras med ett trafikstyrningssystem som säkerställer framkomligheten. Kontoren önskar en tydligare redovisning kring denna viktiga problematik i det fortsatta arbetet.

Även med avancerade trafikstyrningssystem är sannolikheten stor för att det kommer uppstå kösituationer emellanåt på Förbifart Stockholm. Kontoren ser mycket allvarligt på stillastående trafik i tunnlar i de fall de inte anpassats för detta förhållande. Särskilt allvarligt är det när kö förekommer i båda tunnelrören samtidigt. Kontoren har en klar ståndpunkt om att Förbifart Stockholm ska förses med moderna säkerhetssystem. Som exempel kan nämnas att en sprinkleranläggning förhindrar och motverkar en snabb brandspridning i systemet vid en utvecklad brand. Brandtemperaturen blir lägre vilket bidrar till att skydda tunnelkonstruktionen från ras. Om tunneln inte skyddas med automatiskt vattensprinklersystem och en kösituation uppstår kan en brand snabbt sprida sig i tunneln från fordon till fordon och leda till en totalbrand i tunneln vilket brandförsvaret inte har möjlighet att bekämpa.

Kontoren anser att Vägverket i tillräcklig utsträckning besvarat frågan, och vill därtill betona ovan nämnda delar som särskilt angelägna att hantera i den fortsatta processen.

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

Den utredning som IVL gjort för energiåtgång (el) och koldioxidutsläpp vid byggnation och drift är välgjord. Utredningen konstaterar att driften motsvarar 5100 villors förbrukning/år. Detta tillskott av el som tas ut bör kompenseras så att inte marginalet måste importeras (Sveriges elproduktion och konsumtion ligger i princip i balans), om Sverige ska kunna arbeta för att nå klimatmålen. I princip motsvarar det att bygga ett stort vindkraftverk.

Vägverkets analys av hur mycket koldioxid (bör beräknas och benämnas som växthusgas) som släpps ut genom trafiken är svår att följa och bedöma.

Trafikarbetet förutsätts i analysen öka med 3,6 procent i länet år 2020 med Förbifarten (förutom de 23 procent som trafiken beräknas öka i länet ändå). I analysen anges en ökning (på grund av Förbifarten) med 56.000 ton CO₂ år 2020. År 2035 beräknas utsläppen till 12 000 ton CO₂. Det är svårt att härleda hur Vägverket kommit fram till den kraftiga minskningen år 2035.

Regeringens nya klimatmål anger att växthusgaserna totalt i landet ska minska med 40 procent till 2020. Stockholms stads målsättning är att minska utsläppen av växthusgaser med 43 procent till 2015 (jmf med 1990), till stor del genom åtgärder rörande fjärrvärme och bebyggelse. Vägverket skulle visa om Förbifarten var förenlig med klimatmålen. Vägverket konstaterar att utsläppen ökar med 3,6 procent (56.000 ton) år 2020. Utredningen visar inte några åtgärder för reduceringar som motsvarar denna ökning.

Vägverket har räknat med koldioxid vid utsläppspunkten (bilen). Vid beräkning av växthusgaser bör hänsyn tas till samtliga växthusgaser. Analysen bör även göras med livscykelanalys (LCA) perspektiv eftersom det inte enbart är motorerna som släpper ut växthusgaser. Även vid bränsleproduktion bildas växthusgaser. Beräkningar grundas lämpligen på EU:s Concawe 2007, som innehåller emissionsvärden framtaget av bil- och bränsleindustrin i Europa.

Teknikutvecklingen är en viktig faktor i prognoserna för utsläpp av växthusgaser. Elhybrider och bränslesnålare bilar finns med i underlaget. Det finns dock en stor osäkerhet om utvecklingen av miljöbilar, bränsle och möjligheten att få fram bränslen i tillräcklig mängd som inte påverkar klimatet negativt.

Kontoren anser att Vägverket i tillräcklig utsträckning besvarat frågan, och vill därtill betona ovan nämnda delar som särskilt angelägna att hantera i den fortsatta processen.

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

Analys av luftkvalitet och emissioner (växthusgaser, NO_x, PM₁₀) bygger på trafikprognoser. Vi har inga synpunkter på hur analyserna har gjorts när det gäller emissioner av PM₁₀ och NO_x, men beroende på hur "rätt" man träffat med trafikprognoserna så kan emissionerna ändras. Erfarenheterna från Södra Länken visar att man inte hade så stor träffsäkerhet i prognoserna för trafikvolym och trafikflöden. Att som idag stänga tunneln vid köbildning har en mycket negativ miljöpåverkan. Att inte behöva stänga tunneln vid köbildning eller vid trafikflöden med låga hastigheter (< 20 km/h), och samtidigt ge möjlighet till utrymning innan kritiska förhållanden uppstår, förutsätter installation av brandsläckningssystem. Anläggningen bör också utrustas med varningsskyltar vid dålig luftkvalitet i tunnelsystemet.

Kontoren anser att Vägverket i tillräcklig utsträckning besvarat frågan, och vill därtill betona ovan nämnda delar som särskilt angelägna att hantera i den fortsatta processen.

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

Om en arbetstunnel vid Sättra varv innebär att stora massor transporteras på båt istället för på lastbil och om den kan genomföras utan att större ekar behöver fällas, samt med en acceptabel lösning för t.ex. båtklubben och andra verksamheter, ser staden positivt på en sådan arbetstunnel. Den tillfälliga hamnen som är en förutsättning för båttransporter bör dock vara färdig när arbetstunneln ska påbörjas, för att undvika transporter genom Sättra naturreservat. Staden kommer att medverka till att ta fram de eventuella tillstånd och beslut från staden som är nödvändiga för byggandet av hamnen innan arbetstunneln ska påbörjas.

Kontoren anser att Vägverket i tillräcklig utsträckning besvarat frågan.

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

Till det kompletterande materialet har fogats preliminära resultat en ny samhällsekonomisk analys, som egentligen är avsedd för den statliga åtgärdsplaneringen. Den nya analysen skiljer sig från den som upprättades 2006 för vägutredningen Nord-sydliga förbindelser främst genom att trängselskatt motsvarande dagens system och avgiftsnivåer nu ingår.

Båda analyserna ger ungefärligen samma resultat, en s.k. nettonuvärdeskvot på ca 0,3. Detta utläses som att samhället får tillbaka 1 krona och 30 öre för varje satsad krona. I kalkylen saknas ett antal effekter som inte har gått att kvantifiera och värdera. Dessutom finns osäkerheter i förutsättningar och använda metoder. Dessa brister kan innebära både positiva och negativa effekter på den framräknade nettonuvärdeskvoten. Exempel på effekter som inte fångats i kalkylen är enligt Vägverket positiva effekter på arbets- och bostadsmarknaden, underskattning av restidsnyttorna (i åtgärdsplaneringen använder man samma tidsvärden över hela landet, vilket innebär en underskattning för Stockholm) och intrång i natur- och kulturmiljöer. Vägverket bedömer att med hänsyn till osäkerheter och effekter som ligger utanför kalkylen är den samlade bedömningen att Förbifart Stockholm är en lönsam investering.

Kontoren har inga möjligheter att på den tid som står till buds göra mer än en översiktlig bedömning av Vägverkets svar på denna fråga. Kontoren är medvetna om svårigheterna att kvantifiera och värdera de faktorer som idag inte ingår i de samhällsekonomiska kalkylerna. Kontoren vill ändå framhålla betydelsen för framtiden av att söka utveckla modellen så att fler av de saknade effekterna kan inrymmas. Kontoren vill särskilt framhålla vikten av att värdera minskad risk och sårbarhet.

Kontoren anser att Vägverket i tillräcklig utsträckning besvarat frågan.

14. Vägverket ska redovisa och kommentera Ekerö kommuns inställning till Förbifart Stockholm.

Kontoren har inga kommentarer till denna fråga.

15. Yttranden från Försvarsmakten och Försvarets radioanstalt över förordat alternativ.

Kontoren har inga kommentarer till denna fråga.

Kontorens förslag

Kontoren föreslår att kommunstyrelsen anser beredningsremissen från Vägverket angående kompletterande underlag till regeringens tillåtlighetsprövning vara besvarad med detta tjänsteutlåtande.

SLUT