



PM 2007:116 RII (Dnr 314-1210/2007)

## **Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning – Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser**

Remiss från Vägverket

Remisstid 1 juli 2007; förlängt till 23 augusti 2007

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande  
Som svar på remissen återopas och överlämnas denna promemoria.

**Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund** anför följande.

### *Ärendet*

Behovet av bättre förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet har diskuterats och utretts under lång tid. För att tillgodose efterfrågan på bostäder, arbetsplatser och service från den växande befolkningen i stockholmsregionen är det önskvärt att kraftigt förbättra förutsättningarna för förbi- och genomfartstrafiken.

Den av regeringen tillsatta Stockholmsberedningen anger i sitt slutbetänkande från 2003 att Förbifart Stockholm är en av de mest betydelsefulla väginvesteringarna för att bättre knyta samman Stockholmsregionens norra och södra delar och för att främja utvecklingen generellt i regionen.

Vid den tidigare remissen av vägutredningen år 2005 förordade staden genom kommunstyrelsen en utbyggnad av Förbifart Stockholm.

Den nu föreliggande remissen på vägutredningen är ett led i beredningen av vägförslaget inför tillåtlighetsprövningen hos regeringen. I utredningen beskrivs två vägutbyggnadsalternativ, Förbifart Stockholm respektive Diagonal Ulvsunda samt ett Kombinationsalternativ bestående av kollektivtrafik och vägavgifter. Alternativen jämförs sinsemellan och med ett referensalternativ, kallat Nollalternativet.

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 Stockholmsregionen anser Vägverket att Förbifart Stockholm är det mest genomförbara alternativet.

Remissen har av Vägverket skickats ut till samtliga kommuner i länet, berörda myndigheter och organisationer samt några utvalda företag. Särskilt viktiga för regeringens tillåtlighetsprövning är frågorna:

- Hur ser remissinstanserna på ställningstagandet för alternativet Förbifart Stockholm?
- Hur ser remissinstanserna på de olika alternativens förenlighet med miljöbalkens bestämmelser?
- Vilka fördelar respektive nackdelar är särskilt viktiga att beakta för de olika alternativen?

En mer omfattande sammanfattning av vägutredningen kan erhållas som pdf-fil på Vägverkets hemsida [www.vv.se](http://www.vv.se) under "Vägprojekt" - "Stockholms län" - "Nordsydliga förbindelser" - "Dokument och informationsmaterial".

## Beredning

Ärendet har remitterats till Bromma stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd och Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB samt till Handelskammaren i Stockholm och till Motormännen..

*Stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB* anser att inget som framkommit sedan stadens tidigare svar på vägutredningen ger anledning till ett förändrat ställningstagande från stadens sida vad gäller val av alternativ för nord-sydlig förbindelse. De instämmer därmed i VST:s ställningstagande att Förbifart Stockholm bör föras vidare i planeringen och genomföras.

*Stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnderna* anser att inget som framkommit sedan stadens tidigare svar på vägutredningen ger anledning till ett förändrat ställningstagande vad gäller val av alternativ för nord-sydlig förbindelse. Nämnderna instämmer därmed i VST:s ställningstagande att Förbifart Stockholm bör föras vidare i planeringen och genomföras.

Vidare anser stadsbyggnads-, exploatering- och trafik- och renhållningsnämnderna att vägutredningen uppvisar allvarliga brister rörande Kungens Kurva-Skärholmenområdets anslutningar till Förbifarten. De anser att vägprojektet behöver omarbetas så att bättre tillgänglighet skapas till trafikledssystemet genom att störande och svårorienterade omvägar undviks. Genom att dagens trafikbarriär på platsen inte förstärks så att den omöjliggör den sammanhängande stadsbygd mellan Skärholmen och Kungens Kurva som Stockholm och Huddinge gemensamt eftersträvar samt att den regionala trafiken inte försämrar för trafiken på lokalvägnätet som redan idag är hårt belastat.

*Miljö- och hälsoskyddsnämndens* samlade bedömning är att miljöbalken inte utgör hinder för att godkänna Förbifart Stockholm samt att detta är det föredragna alternativet.

Inget av de båda vägutbyggnadsalternativen är bäst från alla aspekter. En Nord-Sydlig förbindelse kommer att medföra stora konsekvenser, positiva och negativa, såväl i driftskedet som i byggskedet. Förvaltningen bedömer att såväl Diagonal Ulvsunda som Förbifarten medför negativa konsekvenser för naturmiljö och friluftsliv. Trots Förbifartens negativa inverkan på riksintresseområdet Mälaren med stränder och öar utgör miljöbalken inget hinder för att godkänna Förbifartsalternativet eftersom det är fråga om en normal utveckling av en tätort och skyddet för riksintressen därmed inte är tillämpligt även om exploateringen skulle utgöra en påtaglig skada av natur- och kulturvärdena och det med hänsyn till behovet av en ny nordsydlig vägförbindelse, alternativets breda uppslutning bland länets kommuner och de nackdelar för de boende som Diagonal Ulvsunda innebär och att Förbifarten vid samlad bedömning framstår som den bästa lokaliseringen.

Miljöbalkens bestämmelser om miljökvalitetsnormer för utomhusluft utgör inget hinder för något av de båda vägutbyggnadsalternativen. De båda vägutbyggnadsalternativen beräknas leda till ökade koldioxidutsläpp jämfört med Nollalternativet. För ”Ulvsundavisionen” innebär Diagonal Ulvsunda en något bättre tillgänglighet med bil samtidigt som ytläget innebär både barriärer och förhöjda luftföroreningshalter.

*Bromma stadsdelsnämnd* förordar i likhet med Vägverket alternativ Förbifart Stockholm som den bästa lösningen på de nord-sydliga trafikförbindelserna i länet.

*Hägerstens-Liljeholmens stadsdelsnämnd* anser i likhet med Vägverket, att Förbifart Stockholm utgör det mest fördelaktiga alternativet för Hägersten-Liljeholmen och Stockholmsregionen som helhet.

*Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd* anser att Förbifart Stockholm är det alternativ som är lämpligast för att tillgodose dagens och morgondagens vägtransportbehov väster om Stockholms centrala delar. Förbifart Stockholm bör därför föras vidare i planeringen och genomföras. Omständigheten att Grimsta naturreservat kommer att inskränkas utgör inget hinder för byggnation, eftersom reservatsföreskrifterna innehåller ett förbehåll som prioriterar byggandet av Förbifart Stockholm.

*Kungsholmens stadsdelsnämnd* delar Vägverkets bedömning att Förbifart Stockholm sammantaget är den bästa lösningen när det gäller nord-sydliga trafikförbindelser.

*Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd* anser att vägutredningen och Vägverkets ställningstagande visar att Förbifart Stockholm är det alternativ av de tre som presenteras som bör väljas och också bäst tillgodoser miljöbalkens krav. Nämnden anser att vägalternativet Diagonal Ulvsunda medför oacceptabla trafik- och miljöeffekter för stadsdelsområdet Rinkeby-Kista samt närliggande områden. Kombinationsalternativet uppfyller inte de uppställda projektmålen. Nämnden framhåller dock att det är viktigt att leden i ytläge och trafikplatsen vid Akalla bullerskyddas mot bebyggelsen i Akalla och mot Hansta naturreservat.

*Skärholmens stadsdelsnämnd* förordar i likhet med Vägverket alternativet Förbifart Stockholm. Nämnden framhåller att projektet måste omarbetas vid Skärholmens trafikplats så att bättre tillgänglighet skapas till trafikledssystemet genom att störande och svårorienterade omvägar undviks samt att dagens trafikbarriär på platsen reduceras så att den på sikt kan överbyggas med en sammanhängande stadsbygd mellan Skärholmen och Kungens Kurva.

Vid utbyggnad av Förbifart Stockholm måste parallellt en utbyggnad av kollektivtrafiken genomföras dvs. utbyggnad av T-banan, tvärspårvägen och busstrafiken.

*Spånga-Tensta stadsdelsnämnd* förordade förbifart Stockholm i sitt tidigare remissvar på vägutredningen under 2005. I Vägverkets ställningstagande har det inte framförts något som ger anledning för nämnden att ändra sitt förord för Förbifart Stockholm.

*Handelskammaren i Stockholm och Motormännen* har inte svarat på remissen.

### *Mina synpunkter*

Infrastrukturprojekt i Sverige tenderar alltid att ha en mycket lång planeringstid. Det som i dag kallas Nord-sydlig förbindelse ligger i särklass bland pågående objekt. Redan när Västerbron byggdes på 30-talet diskuterades en västlig passage. Vid bygget av Essingeleden på 60-talet och i förhandlingarna för Dennispaketet i början av 90-talet fanns också varianter på en västlig förbifart med.

Det är hög tid att få spaden i marken. Den nyttillträdde regeringsalliansen markerade redan i början av oktober vikten av detta projekt när man i en gemensam debattartikel utnämnde Förbifart Stockholm som det objekt dit intäkterna av trängselavgifterna skulle öronmärkas. Det vore synnerligen olyckligt och mig främmande om inte den nu framtagna vägutredningen därmed kunde få tillåtlighet av regeringen för vidare process.

Stockholms stad har behandlat remissen mycket brett. Samtliga nämnder står eniga kring vikten av detta projekt och förordet av Förbifart Stockholm framför Diagonal Ulvsunda och kombinationsalternativet. Stockholms stad delar vägverkets tolkning av miljöbalken kring hur och när de olika riksintressena ska vägas mot varandra. Förbifart Stockholm är det alternativ som bäst uppfyller projektmålen och som sammantaget löser den utvecklingsproblematik som vi står inför i dag och som kommer att eskalera de kommande decennierna.

Stockholmsregionen måste ges möjlighet att utvecklas. En ytterligare försening av processen kring effektivisering av nord-sydliga förbindelser kommer att lägga en

hämsko på regionens gemensamma utveckling och förstoring. Mälardalen är Sveriges tillväxtmotor vilket ska börja synas i anslag och tidplaner för infrastrukturprojekt för att inte landets utveckling och attraktionskraft ska stagnera. Utan en nord-sydlig förbindelse kommer uppdelningen i en nordlig och en sydlig del att förstärkas samtidigt som det nödvändiga bostadsbyggandet försvåras. Kapacitetstaket på de nord-sydliga infrastrukturkopplingarna, både spår och väg, har redan slagit i taket. Fram till 2030 kommer regionen att växa med ytterligare 400 000 - 600 000 invånare. Vi kan inte vänta längre.

Samtliga kommuner i Stockholms län förordar Förbifart Stockholm vilket i sig borde tala sitt tydliga språk. Kommunernas verklighet är galopperande bostadspriser, stora framkomlighetsproblem och hämmad näringslivsutveckling. Människors vardag bör väga tungt i detta beslut. Ekerö kommun som kommer att påverkas starkt av leden, inte minst under byggtiden, är positiv under förutsättning att åtgärder samtidigt görs på Ekerövägen. De stadsdelar i västra Stockholm som också får stora störningar både under byggtiden och därefter, inser också nödvändigheten och förordar förbifarten trots ingrepp i naturmark och upp till åtta års byggstörningar.

Det finns inga hållbara argument för att förlänga processen. Låt Vägverket gå vidare med planeringen av Förbifart Stockholm och koncentrera resurserna på att genomföra projektet bra, snabbt och effektivt.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande  
Som svar på remissen återopas och överlämnas denna promemoria.

Stockholm den 15 augusti 2007

MIKAEL SÖDERLUND

#### *Bilaga*

Reservationer m.m.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Som svar på remissen överlämna denna promemoria.
2. Därutöver anför följande.

Vi delar bedömningen att regeringen kan medge tillåtlighet för Förbifart Stockholm. Med de kompletteringar som gjorts och de villkor som Länsstyrelsen ställt upp är vår bedömning att en balanserad genomgång av konsekvenser och förutsättningar har gjorts.

Vi anser också att det är av största vikt att man i planeringen ser transportsystemet som en helhet. Vid planeringen bör behoven styra och effekterna av en åtgärd måste vägas in när bedömningen av en annan åtgärd görs. Att se trängselskatten som en finansieringsfråga för att finansiera Förbifart Stockholm är enligt oss ett felaktigt perspektiv. Trängselskatten är ett verktyg för att styra trafiken och kopplingen till kollektivtrafiken är tydligare då den utgör alternativet för de flesta som väljer att låta bilen stå vid topptimmarna och tar sig fram på annat sätt.

Vi anser också att klimatmål och utvecklingen av regionen kräver att några av de villkor som Länsstyrelsen ställt upp för att tillstyrka att tillåtlighet kan ges för projektet konkretiseras. Länsstyrelsen framhåller att planeringen och genomförandet måste förenas med att en hög prioritet ges åt luftkvalitetsfrågorna och omgivningspåverkan. Detta bör konkretiseras av regeringen och/eller ansvariga myndigheter. Det bör också ges en vidare tolkning som också

inbegriper att projektets nytta för kollektivtrafiken, och möjligheten att i samband med genomförande utveckla just kollektivtrafiken, genomlyses – oavsett trafikslag.

Avslutningsvis vill vi framhålla vikten av att projekt som har en lång planeringstid, för att kunna bedömas på ett riktigt sätt, kontinuerligt måste uppdatera sitt underlagsmaterial. Världen förändras och det är av stor vikt att underlagen är aktuella om vi ska kunna undvika missförstånd, skendebatter och möjliggöra goda beslut.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Som svar på Näringslivsdepartementets remiss överlämnas och återopas texten i detta förslag till beslut
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat

Stockholmsregionens trafikplanering har stor påverkan på både det regionala och nationella transportarbetet. Därför vill vi se framsynta och genomtänkta infrastruktursatsningar i linje med klimatsmarta och samhällsekonomiska lösningar för framtiden. Vi kräver att Vägverkets förslag Förbifart Stockholm stoppas och att Kombinationsalternativet utreds ordentligt.

Det finns brister och avsaknad av kostnader i utredningen som gör det omöjligt att bedöma om de båda vägalternativen Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda är samhällsekonomiskt lönsamma. Samtidigt har inte det s k Kombinationsalternativet utretts ordentligt i samma detalj och utsträckning som de båda vägalternativen. Detta gör att hänsyn till behoven hos stockholmarna som inte har bil eller begränsad tillgång till bil förbises. Vägverkets utredning präglas av ett enkelriktat och förlegat synsätt på trafikens utveckling genom prognoser som fokuserar på stora öknings i vägtransporterna. En kombination av flera olika åtgärder, från vägbyggen till satsningar på kollektivtrafiken, trängselskatt och effektivare logistik, krävs för att lösa trafikproblemen i Stockholmsregionen och åstadkomma ett hållbart transportsystem. Därtill är det viktigt att noga studera värdet i naturmiljöer, rekreativmiljöer och god livsmiljö i en storstadsregion, för stockholmarnas och framtida generationers hälsa.

Innan en vidare planering för motorvägutbyggnad som Nord-Sydlig förbindelse i Stockholm görs måste den nyligen återinförda trängselskatten utvärderas och en utbyggd kollektivtrafik genomföras. Först då kan ställning tas till om vägförbindelserna över Mälaren behöver byggas ut eller om styrande åtgärder och kollektivtrafiksatsningar räcker för att få god framkomlighet. Detta överensstämmer med den fyrstegsprincip som ska vägleda Vägverket i deras arbete, men som inte har tillåtits påverka planeringen i detta projekt.

Förbifart Stockholm tar inte hänsyn till Sveriges miljö kvalitetsmål eller nationella transport-politiska delmål. Vägutbyggnaden kommer att öka utsläppen av koldioxid påtagligt. Detta begränsar möjligheterna till ett klimatsmart transportsystem för framtiden i stockholmsregionen.

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 20 miljarder kronor, en summa som inte på långa vägar uppvägs av den nytta vägen genererar.

För det andra planeras leden över ett av de mest kulturhistoriskt värdefulla områdena i Sverige och kommer leda till en irreversibel utarmning av vårt kulturarv. Dessutom kommer leden dras på bro genom ett av Stockholms stads mest värdefulla naturområden, Naturreservatet Grimsta. Grimsta naturreservat är än så länge den plats i Stockholms stad som har lägst bullernivåer. När en sexfilig motorled dras rakt in i reservatet kommer detta värde vara utplånat. Även Järvafältet kan komma att påverkas negativt.

Förbifart Stockholm kommer om den byggs också 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.

Det underlag angående bl a skadorna på naturvärden, friluftsliv och kulturmiljö av de olika alternativen som hittills redovisats, visar entydigt att Förbifart Stockholm är det av de tre utbyggnadsalternativen som skulle ge de överlägset värsta skadorna. Även om vägen dras i tunnel under Lovön och på sträckan Vällingby- Hjulsta, skulle skadorna bli av en helt oacceptabel omfattning vid Sättra, på Kungshatt, på Lovön, vid Grimsta, vid passagen över Järvafältet etc. I byggfasen blir ingreppen mycket stora, bl. a på Lovön, där en underjordisk trafikplats ska grävas ned. 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.

Alternativet Förbifart Stockholm strider därtill, mot miljöbalken 4 kap, 1 och 2 §§, där Mälaren med öar och strandområden i särskild ordning skyddas mot åtgärder som "påtagligt skadar områdets natur- och kulturvärden" och där dessutom turismens och friluftslivets intressen särskilt ska beaktas vid exploateringsföretag. Naturvårdsverket påpekar i sitt yttrande att vägalternativet Förbifart Stockholm bryter mot Miljöbalken.

Miljöpartiet välkomnar Naturvårdsverkets förslag till gemensamt samråd mellan regeringens och regionens aktörer för att hitta alternativ som innebär en samhällsekonomiskt och miljömässigt hållbar lösning för trafiken i Stockholmsregionen.

## Kommunstyrelsen

**Reservation** anfördes av *Carin Jämtin, Malte Sigemalm, Mirja Räihä Järvinen och Teres Lindberg* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Inger Stark* (v) enligt följande:

1. att avslå förslaget
2. ett alternativ som tar hänsyn till klimatmålen, de nationella miljökvalitetsmålen och de transportpolitiska delmålen utreds
3. att därutöver anföra följande

Att minska biltrafiken är den enskilt viktigaste åtgärden i Stockholm för att minska utsläppen och klimatpåverkan. Storskaliga motorvägssatsningar leder till ökad vägtrafik, vilket ger ökade utsläpp. Framtidens trafiklösningar måste därför istället vara att bygga ut kollektivtrafiken. Om Förbifart Stockholm byggs kommer bilåkandet att öka och därmed också utsläppen av koldioxid. Enligt Vägverkets första miljökonsekvensbeskrivning kommer koldioxidutsläppen att öka med fem procent i Stockholms län som ett resultat av detta. Som en jämförelse ledde försöket med trängselavgifter till en minskning i länet med två procent. Effekterna från trängselavgifter kombinerade med ökad kollektivtrafik skulle alltså snabbt ätas upp. Detta samtidigt som Sverige har förpliktigt sig till att sänka sina utsläpp med 30 procent till 2020. Därför vill Vänsterpartiet att ett alternativ som tar hänsyn till klimatmålen, de nationella miljökvalitetsmålen och de transportpolitiska delmålen utreds.

Naturvårdsverket pekar i sitt yttrande på att vägutredningens projektmål varit för snäva och att de saknar en tydlig koppling till de nationella miljökvalitetsmålen och de transportpolitiska delmålen. I skenet av den pågående klimatdebatten ter detta sig märkligt och Vänsterpartiet vill därför att alternativ presenteras där hänsyn till dessa tas. Naturvårdsverket pekar på att själva namnet Förbifart Stockholm är missvisande, eftersom det leder till tanken att trafiken huvudsakligen kommer att passera Stockholm. Men endast ett fåtal procent av trafiken beräknas vara utomregional.

Förbifart Stockholm skulle leda till överskridande av miljökvalitetsnormerna för partiklar, särskilt i anslutning till tunnelmynningar och ytlägen. Detta innebär att vissa redan hårt trafikerade områden, som t ex Hjulsta, kommer att få ännu sämre luftkvalitet. Medan trängselavgifter förbättrar luften i innerstaden, får ytterstadsborna den motsatta situationen med sämre luft. Detta är tecken på en miljöorättvisa som ofta drabbar de grupper i samhället som har

sämre socioekonomiska förutsättningar. Skulle intäkterna från trängselavgifterna istället användas till kollektivtrafiksatsningar skulle både ytterstads- och innerstadsbor gynnas av bättre miljö och bättre kollektivtrafik.

Inom transportpolitiken finns mål om skapa ett jämställt transportsystem. Vägverkets underlag visar att både Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda är sämre än Kombinationsalternativet ur detta perspektiv.

Det är ytterst märkligt att Miljöförvaltningens utlåtande anger att miljöbalken inte utgör hinder för att godkänna alternativ Förbifart Stockholm. Detta med hänvisning till att den utgör en normal utveckling av tätort, som kan innebära att undantag görs. Gabriel Michanek, professor i miljö- och naturresursrätt i rättsvetenskap, har granskat Förbifartens förhållande till Miljöbalken. Han kommer till en helt annan slutsats. Michanek menar att en bokstavig tolkning av att utveckling av tätort berättigar all typ av verksamhet undergräver Miljöbalken som sådan, vars övergripande syfte är att främja en hållbar utveckling. Enligt Michanek är en mer rimlig tolkning att om ett alternativ i huvudsak uppfyller samma ändamål utan att skada de intressen som balken avser att skydda, så främjas en hållbar utveckling om det alternativet väljs.

Att se Förbifart Stockholm som den enda möjligheten att utveckla tätorten Stockholm ter sig ganska absurt i skenet av den heta klimat- och miljödebatt som hållit i sig i snart ett år. Det är uppenbart att Förbifarten innebär att vi ytterligare låser in oss i ett transportsystem som är långsiktigt ohållbart. Det är märkligt att Miljöförvaltningen inte reagerat på detta.

Mälarens sjöar och stränder är av riksintresse med hänsyn till dess natur- och kulturmiljövärden. I Vägverkets Miljökonsekvensbeskrivning av Förbifarten konstateras bland annat att den sammantagna negativa konsekvensen för landskapskaraktären och kulturmiljön är stora. Michaneks slutsats är att Förbifarten strider mot Miljöbalken i flera paragrafer.

Den samhällsekonomiska analysen av Förbifarten har fått kritik från många håll, bland andra forskare på KTH, Naturvårdsverket och Naturskyddsföreningen. En rapport (*Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet*) från KTH våren 2007 tar upp en rad brister i den tidigare gjorda samhällsekonomiska analysen av en nord-sydlig förbindelse.

Rapporten pekar bland annat på att miljöaspekter ofta får ett begränsat genomslag i samhällsekonomiska analyser. Detta trots transportsektorns stora miljöpåverkan och trots de klimatpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. En av orsakerna är att man prissätter miljöpåverkan mycket lågt och att man inte räknar med utsläpp från byggande av vägarna, drift och underhåll och byggande av nya bilar som trafikerar vägen och produktion av bränsle. En annan nyligen publicerad studie visar på att denna indirekta energi för Södra Länken är dubbelt så stor som energin för själva vägtransporten.

Den ursprungliga samhällsekonomiska analysen har inte räknat in trängselavgifter i Stockholm. Nu vet vi att trängselavgifterna ska återinföras och rapporten visar att med trängselavgifter så är varken alternativen Förbifart Stockholm eller Diagonal Ulvsunda längre samhällsekonomiskt lönsamma, även om man då inte räknar in de miljöaspekter som här nämnts.

I den samhällsekonomiska analysen har heller inte priset för de naturintrång byggena medförräknats in. Naturvårdsverket lyfter också aspekten att medelhastigheten i tunneln beräknats till 97 km/h, vilket verkar vara en optimistisk tolkning. Då merparten av den samhällsekonomiska nyttan baseras på tidsvinster kan detta antagande leda till en överskattning av vinsterna.

I Naturskyddsföreningens remissvar lyfts kritik mot hur viktiga omvärldsfaktorer negligerats i bedömningen av det så kallade Noll-alternativet. En av dem är just trängselavgifterna, som inte beaktas i detta alternativ trots att de återinförs redan till sommaren. Kostnadsökningar för vägbyggen har inte uppdaterats. Det faktum att klimatpolitiken kräver högre bensinpriser och på längre sikt mindre transportbehov har inte beaktats. Sammantaget har detta lett till att den samhällsekonomiska lönsamheten för en ny väg har överskattats i kalkylen.

Förbifartens effekter på regionens struktur och totala transportbehov har heller inte beaktats ordentligt. Vägen skulle stimulera ett alltmer utglesat bebyggelsemönster med ökade transportbehov och försämrat underlag för kollektivtrafik.

Vägverkets egen fyrstegsprincip, som bygger på att utbyggnad av väg är det sista alternativet och att man i första hand bör titta på hur befintligt vägnät kan användas mer effektivt, är föredömlig. Det är därför underligt att Kombinationsalternativet fått en så undanskymd plats. Att med hjälp av trängselavgifter och en rejäl kapacitetshöjning i kollektivtrafiken utnyttja befintliga vägar bättre och dessutom minska de totala transportbehoven vore både samhälls-ekonomiskt och miljömässigt mycket mer effektivt.

Att satsa på vägutbyggnader är att backa in i framtiden. Stockholms län behöver mer och billigare kollektivtrafik så att det blir ännu lättare för de som i dag åker bil att ställa bilen hemma.

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

Centerpartiet anser att Förbifart Stockholm är det bästa av de diskuterade alternativen när det gäller stadens och regionens utveckling. Det är också viktigt att spaden sätts i backen så fort som möjligt – inte minst med tanke på att byggtiden beräknas bli mycket lång.

Centerpartiet vill understryka att det finns all anledning att se på framtidens trafik med tillförsikt. Miljöbilar med ny teknik och nya bränslen vinner snabbt ny mark. Återinförandet av trängselskatten innebär också en effektivare bilanvändning. Satsningar på ny spårbunden kollektivtrafik står för dörren.

Förbifart Stockholm kommer att passera flera områden med värdefulla naturmiljöer. Det är av yttersta vikt att skyddet av exempelvis Grimstaskogen och Lovön prioriteras i planeringen. Centerpartiet anser att Förbifarten ska byggas med den allra senaste miljötekniken när det gäller material, processer, logistik, beläggningar och kringplanering. Vi ser gärna också att trafikleden utnyttjas för nya stråk när det gäller kollektivtrafik och cykling.



## ÄRENDET

Behovet av bättre förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet har diskuterats och utretts under lång tid. För att tillgodose efterfrågan på bostäder, arbetsplatser och service från den växande befolkningen i Stockholmsregionen är det önskvärt att kraftigt förbättra förutsättningarna för förbi- och genomfartstrafiken.

Den av regeringen tillsatta Stockholmsberedningen anger i sitt slutbetänkande från 2003 att Förbifart Stockholm är en av de mest betydelsefulla väginvesteringarna för att bättre knyta samman Stockholmsregionens norra och södra delar och för att främja utvecklingen generellt i regionen.

Vid den tidigare remissen av vägutredningen år 2005 förordade staden genom kommunstyrelsen en utbyggnad av Förbifart Stockholm.

Den nu föreliggande remissen på vägutredningen är ett led i beredningen av vägförslaget inför tillätlighetsprövningen hos regeringen. I utredningen beskrivs två vägutbyggnadsalternativ, Förbifart Stockholm respektive Diagonal Ulvsunda samt ett Kombinationsalternativ bestående av kollektivtrafik och vägavgifter. Alternativen jämförs sinsemellan och med ett referensalternativ, kallat Nollalternativet.

Vägverkets bedömning är att Förbifart Stockholm sammantaget ger den bästa målfyllnelsen. Genom utformningen med tunnlar i de känsligaste partierna och med den enighet som finns i Stockholmsregionen anser Vägverket att Förbifart Stockholm är det mest genomförbara alternativet.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till Bromma stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd och Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB samt till Handelskammaren i Stockholm och till Motormännen.

<i>Innehållsförteckning</i>	<i>Sid</i>
Stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB	9
Trafik- och renhållningsnämnden	10
Stadsbyggnadsnämnden	10
Exploateringsnämnden	11
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	17
Bromma stadsdelsnämnd	23
Hägerstens-Liljeholmens stadsdelsnämnd	23
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	24
Kungsholmens stadsdelsnämnd	25
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	26
Skärholmens stadsdelsnämnd	27
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	29

## Stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB

**Stadsledningskontorets och Stockholms Stadshus AB:s gemensamma tjänsteutlåtande** daterat den 20 juni 2006 har i huvudsak följande lydelse.

Av vägutredningens två huvudalternativ Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda har Förbifarten under olika namn varit en grundläggande förutsättning i regionplanearbetet och

för kommunernas planering av trafik och bostäder sedan decennier tillbaka. Förbifarten kommer att minska trängseln i regionens centrum och gynna den trafik som ska passera Stockholm. Den medför att en större del av regionen avlastas vad gäller biltrafik än vad som skulle åstadkommas med Diagonalen, samtidigt som den ökar den totala trafikkapaciteten i Stockholmsregionen.

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. Huvudfrågan inför regeringens tillåtlighetsprövning är det valda alternativets förenlighet med miljöbalkens bestämmelser. Konflikt finns mellan olika riksintressen för alternativ Förbifart Stockholm, som därmed är föremål för en avvägning mellan bevarandebäddintressen och nyttjandebäddintressen.

Trots Förbifartens inverkan på riksintresseområdet Mälaren med stränder och öar utgör miljöbalken inget hinder för att godkänna Förbifartsalternativet. Det är en fråga om reguljär utveckling av tätort. Skyddet för riksintressen därmed inte är tillämpligt även om exploateringen skulle inverka på natur- och kulturvärden.

Förbifarten är det alternativ som på bästa sätt tillgodoser det behov som regionförstoringen i Stockholm-Mälardalen medför. Den kommer att öka möjligheterna att bo och arbeta i olika delar av regionen.

Till skillnad från Diagonalen löser också förbifarten trafikförsörjningen av Ekerö, vilket innebär att överbelastningen vid främst Brommaplan dämpas väsentligt.

Stadsledningskontoret och Stadshus AB anser sammanfattningsvis att inget som framkommit sedan stadens tidigare svar på vägutredningen ger anledning till ett förändrat ställningstagande från stadens sida vad gäller val av alternativ för nord-sydlig förbindelse. Vi instämmer därmed i VST:s ställningstagande att Förbifart Stockholm bör föras vidare i planeringen och genomföras.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 12 juni 2007 att överlämna och återropa kontorens utlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

*Reservation* anfördes av Mats Lindqvist (mp), *bilaga*.

*Reservation* anfördes av Torhild Lamo (v), *bilaga*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Jan Valeskog m.fl. (s), *bilaga*.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 14 juni 2007 att som svar på remissen överlämna kontorets tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Cecilia Obermüller (mp), *bilaga*.

*Reservation* anfördes av Anders Nordenskiöld (v), *bilaga*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Gunni Ekdahl m.fl. (s), *bilaga*.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 14 juni 2007 att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Emilia Hagberg (mp), *bilaga*.

*Reservation* anfördes av Ann-Margarethe Livh (v), *bilaga*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mirja Räihä Järvinen m.fl. (s), *bilaga*.

**Trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets och exploateringskontorets** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 22 maj 2007 har i huvudsak följande lydelse.

### **SAMMANFATTNING**

Vägverket Region Stockholm (VST) har till staden för yttrande översänt "Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet" på s.k. beredningsremiss. Remissen är ett led i beredningen av vägfrågan inför regeringens tillåtlighetsprövning. VST anser att Förbifart Stockholm är det alternativ som bäst tillgodoser dagens och morgondagens vägtransportbehov väster om Stockholms centrala delar.

Vid den tidigare remissen av vägutredningen år 2005 förordade staden genom kommunstyrelsen en utbyggnad av Förbifart Stockholm.

Av vägutredningens två huvudalternativ Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda har Förbifarten under olika namn varit en grundläggande förutsättning i regionplanearbetet och för kommunernas planering av trafik och bostäder sedan decennier tillbaka. Förbifarten kommer att minska trängseln i regionens centrum och gynna den trafik som ska passera Stockholm. Den medför att en större del av regionen avlastas vad gäller biltrafik än vad som skulle åstadkommas med Diagonalen, samtidigt som den ökar den totala trafikkapaciteten i Stockholmsregionen.

Förbifarten är det alternativ som på bästa sätt tillgodoser det behov som regionförstoringen i Stockholm-Mälardalen medför. Den kommer att öka möjligheterna att bo och arbeta i olika delar av regionen.

Till skillnad från Diagonalen löser också förbifarten trafikförsörjningen av Ekerö, vilket innebär att överbelastningen vid främst Brommaplan dämpas väsentligt.

VST har analyserat miljöbalkens bestämmelser kring riksintressen och lokalisering vad gäller Förbifarten respektive Diagonalen. I korthet anför man att riksintressen kan stå emot varandra, som är fallet med Förbifarten, utan att en annan lokalisering tidigt måste väljas (d.v.s. Diagonalen). Här skiljer sig VST:s och Länsstyrelsens uppfattningar från varandra. Kontoren delar VST:s synsätt i frågan.

Kontoren anser sammanfattningsvis att inget som framkommit sedan stadens tidigare svar på vägutredningen ger anledning till ett förändrat ställningstagande från stadens sida vad gäller val av alternativ för nord-sydlig förbindelse. Kontoren instämmer därmed i VST:s ställningstagande att Förbifart Stockholm bör föras vidare i planeringen och genomföras.

Vägutredningen uppvisar allvarliga brister rörande Kungens Kurva- Skärholmenområdets anslutningar till Förbifarten. Vägprojektet behöver här omarbetas så att bättre tillgänglighet skapas till trafikledssystemet genom att störande och svårorienterade omvägar undviks, dagens trafikbarriär på platsen inte förstärks så att den omöjliggör den sammanhängande stadsbyggd mellan Skärholmen och Kungens Kurva som Stockholm och Huddinge gemensamt eftersträvar samt att den regionala trafiken inte försämrar för trafiken på lokalvägnätet som redan idag är hårt belastat.

### **UTLÅTANDE**

#### **Bakgrund**

Nya nord-sydliga förbindelser över Saltsjö - Mälarsnittet har funnits med i regionens och Stockholms planering sedan årtionden tillbaka. Senast utreddes sådana i anslutning till Dennisöverenskommelsen i början av 1990-talet. Arbetet drevs då så långt som till en arbetsplan för en västlig kringfartsled "Yttre tvärleden, delarna Kungens Kurva - Bergslagsplan och

Hjulsta – Häggvik”. När Dennisöverenskommelsen föll år 1997, ändrades förutsättningarna för finansieringen och arbetsplanen fullföljdes inte. En västlig förbindelse, ”Förbifart Stockholm”, finns dock med i RUFS 2001, Stockholms-beredningens slutbetänkande samt i Stockholms översiktsplan-99.

När Vägverket år 2001 åter aktualiserade projektet med en nord-sydlig förbindelse väster om Essingeleden inleddes med hänsyn till miljöbalkens övergångsbestämmelser ett nytt planeringsarbete med en *förstudie* som redovisades i december samma år. Inledningsvis identifierades då tre tänkbara vägkorridorer; ”Förbifart Stockholm” (motsvarar ungefär Västerleden), ”Ålstensleden” och ”Essingeledens Brommagren”. VST:s slutsats från förstudien var att regionens trafikproblem inte kan klaras utan en ny nord-sydlig vägförbindelse.

Sedan Länsstyrelsen beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan genomförde VST under år 2002 ett s.k. utökat samråd. Efter att ha sammanställt remissvaren på den därefter följande *vägutredningen* har VST i sitt ställningstagande till utredningen angivit att Förbifart Stockholm bör föras vidare i planeringen och genomföras.

I vägutredningen anges projektets ändamål vara att ”lösa problemen till följd av bristande kapacitet i de nord-sydliga förbindelserna i Stockholmsregionen och att understödja de nationella och regionala målen för samhällets utveckling”; kort sagt att ”åstadkomma effektiva nord-sydliga förbindelser”.

Vägutredningen har haft syftet att finna den vägkorridor som bäst:

- knyter samman de norra och södra länsdelarna och gör det möjligt att färdas mellan dessa delar utan att belasta Stockholms centrala delar.
- skapar en förbifart för långdistant trafik.
- förbättrar framkomligheten på infartslederna
- förbättrar möjligheterna att genom utjämnad tillgänglighet få en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen.
- möjliggör en flerkärnig region
- ger förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt

Vägutredningen redovisar två alternativa vägkorridorer, *Förbifart Stockholm* och *Diagonal Ulvsunda*. Utredningen har även, på grund av de synpunkter från bl.a. Länsstyrelsen och Stockholms stad som framkommit under samrådet, fortsatt att pröva om målen kan nås med andra åtgärder än vägutbyggnader. Man har härvid tagit fram ett *kombinationsalternativ*. Ett *nollalternativ* finns också med som en referens. Se bifogad kartsnitt.

*Förbifart Stockholm* löper i ungefär samma sträckning som Dennis-överenskommelsens Västerled, d.v.s. från E 4/ E 20 vid Kungens Kurva via Lovön, Bergslagsplan och Hjulsta till E 4 vid Häggvik. Den går dock, till väsentlig skillnad från Västerleden, i huvudsak i tunnlar.

*Diagonal Ulvsunda* avlänkas från E 4/E 20 vid Västertorp, och går därifrån under Mälaren via Ulvsunda till E 4, där den ansluter invid Kista. Sträckorna E 4/E 20 Kungens kurva – Västertorp samt E 4 Kista – Häggvik breddas. Vid Aspudden finns en anslutning till Södra länken. Diagonalen går helt i tunnel förutom en kortare sträcka i Ulvsunda industriområde.

*Kombinationsalternativet* omfattar en breddad Klarastrandsled i kombination med en ny Huvudstaled, en ny pendeltågsförbindelse Älvsjö – Häggvik samt kvalitetshöjningar inom kollektivtrafiken. Alternativet har nu avförts av VST bl.a. därför att det inte uppfyller projektets ändamål.

*Nollalternativet* innebär att de väg- och baninvesteringar som finns med i RUFS 2001 för år 2015 genomförs med undantag av Förbifart Stockholm. Inte heller nollalternativet uppfyller projektets ändamål.

Alla alternativ har enligt VST utvärderats jämbördigt med avseende på deras möjligheter att uppnå projektmålen. I korthet kan sägas att de båda vägalternativen bedöms som ändamålsenliga enligt vägutredningen, medan kombinationsalternativet bara uppfyller målen att förbättra framkomligheten i de centrala delarna och på infartslederna. Det alternativet är däremot något bättre vad gäller trafiksäkerhet och miljö.

Förbifart Stockholm finns med i Vägverkets nationella plan för vägtransport-systemet under perioden 2004-2015. Dock finns bara ett mindre belopp reserverat, därtill i slutet av planperioden. Vägverket har därför börjat utreda alternativ finansiering av projektet för att möjliggöra en tidigare utbyggnad. Finansieringsfrågorna avhandlas för närvarande inom ramen för Carl Cederschiölds förhandlingsuppdrag om Stockholms infrastruktur.

Kostnaden för Förbifarten uppskattas i dagsläget till cirka 25 miljarder kronor och byggti-

den till minst åtta år.

### **Remissen**

Detta ärende avser en s.k. beredningsremiss på Vägverket Region Stockholms (VST:s) "Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet". Remissen inkom till KF/KS kansli 2007-03-29. Remissvaret skall vara kommunstyrelsen tillhanda senast 2007-08-23. Remissen är ett led i beredningen av vägfrågan inför tillåtlighetsprövningen hos regeringen enligt 17 kap. 1 § miljöbalken. Tillåtlighetsprövning hos regeringen är steget efter vägutredningen som i sin tur utgör det andra steget i den trestegs planeringsprocess som skall genomföras enligt väglagen.

Den nu aktuella remissen har skickats ut till samtliga kommuner i länet, berörda myndigheter och organisationer samt några utvalda företag. Särskilt viktiga för regeringens tillåtlighetsprövning är frågorna:

- Hur ser remissinstanserna på VST:s ställningstagande för alternativet Förbifart Stockholm?
- Hur ser remissinstanserna på de olika alternativens förenlighet med miljöbalkens bestämmelser?
- Vilka fördelar respektive nackdelar är särskilt viktiga att beakta för de olika alternativen?

En mer omfattande sammanfattning av vägutredningen kan erhållas som Pdf-fil på Vägverkets hemsida [www.vv.se](http://www.vv.se) under "Vägprojekt" - "Stockholms län" - "Nordsydliga förbindelser" - "Dokument och informationsmaterial".

### **Stadens tidigare ställningstaganden**

I stadens yttrande i samband med det utökade samrådet år 2002 förordade kommunstyrelsen att utredningen fortsättningsvis, förutom nollalternativet, borde studera Förbifart Stockholm och Ålstensleden. Essingeledens Brommagren, som enligt förstudien ger en lägre måluppfyllelse, borde därmed utgå ur arbetet. Alternativa metoder att uppnå det önskade resultatet, såsom kollektivtrafikutbyggnad och avgiftssystem, borde också granskas inom utredningen.

I stadens svar på vägutredningen år 2005 anförde kommunstyrelsen bl.a.:

*"... med tanke på stadens och regionens tillväxt måste infrastrukturen förbättras och byggas ut.....Stockholms stad anser att det lämpligaste läget för en ny förbindelse över Mälaren väster om Essingeleden är Förbifart Stockholm."*

### **Kontorens synpunkter**

#### Inledning

Stockholms läns befolkning kommer enligt prognoser från RUFS 2001 samt Vision Stockholm 2030 att öka med mellan 400 000 – 600 000 fram till år 2030. Detta ställer krav på ett högt bostadsbyggande under hela denna period. För att skapa bra förutsättningar för detta måste spår och vägar byggas ut till att svara mot det ökade resandet som länets växande befolkning ger upphov till. Om inte nödvändiga investeringar i trafikinfrastrukturen kommer till stånd kan bostadsbyggandet försvåras. Kombinationen lågt bostadsbyggande och ett bristfälligt transportsystem skapar också ohållbara förutsättningar för en utveckling av länets näringsliv och arbetsmarknad och därmed också för den sociala välfärden.

Genom kommunstyrelsen har staden, i samband med remissen av vägutredningen, förordat Förbifart Stockholm framför Diagonal Ulvsunda. De argument som nedan redovisas ingick i huvudsak i underlaget för beslutet. Frågorna kring alternativens förenlighet med miljöbalken liksom effekterna för Ekerötrafiken togs dock inte upp specifikt.

#### Förbifart Stockholm jämförd med Diagonal Ulvsunda

Båda dessa alternativ ger en sådan förstärkning av de nord-sydliga förbindelserna att de uppfyller projektets ändamål. Vid valet mellan alternativen bör frågor kring önskad regionstruktur, bostadsbyggande, störningar, anslutningar och planeringsosäkerheter vara utslagsgivande. Det valda alternativet måste givetvis också vara förenligt med gällande lag.

#### *Regional och kommunal planering*

Förbifart Stockholm har under olika namn varit en grundläggande förutsättning för regionens och kommunernas planering av trafik och bostäder sedan decennier tillbaka, till skillnad från Diagonalen som är helt ny i sammanhanget. Det innebär att Diagonalen blir kraftigt fördröjd till följd av de stora och tidsödande utredningar som kommer att krävas för att alla dess konsekvenser skall kunna överblickas. Den skulle bl.a. fordra en omfattande och tidsödande

omarbetning av såväl regionplanen som flera kommuners översiktsplaner.

Förbifart Stockholm bidrar på ett effektivare sätt än Diagonalen till förbättrad storregional tillgänglighet och stöder den önskvärda regionförstoring som pågår i Stockholm-Mälardalen. Förbifarten ökar också den totala trafikkapaciteten i Stockholmsregionen och gynnar den trafik som passerar Stockholm.

Förbifarten stöder flera av de i regionplanen utpekade regionkärnorna och den ger goda möjligheter till utbyte även med stombusstrafik mellan norra och södra regionhalvan. Med Diagonalen uppnås dessa effekter i lägre grad då den mer är en angelägenhet för de centrala regiondelarna. Båda alternativen bidrar, på grund av ökad biltillgänglighet i ett stort område, till en ökad bebyggelsespridning i Stockholmsregionen.

#### *Konsekvenser för bostadsbyggandet samt störningar under byggtiden*

Korridoren för Diagonalen passerar ett flertal områden som planeras för utbyggnad. Argument för att stoppa bostadsprojekt med hänvisning till en vägkorridor har bland annat använts mot nya bostäder vid Telefonplan, något som hittills inte fått stöd av Länsstyrelsen. Sannolikheten/risken för ett sådant stöd framöver, ökar väsentligt med Diagonalen. Planprocesserna kommer med sannolikhet att förlängas och fördröjas väsentligt. Staden har omfattande planer som kan komma att allvarligt beröras. Risken är att Diagonalen lägger en ”död hand” över stora områden i berörda kommuner under en lång tid framöver.

I Stockholm är det bostadsprojekt vid bland annat Midsommarkransen, Telefonplan, Annedal, Mariehäll, Ulvsunda samt vid Bällstaviken som kommer att beröras. Totalt handlar det om ca 6 000 lägenheter där planering pågår.

Stockholm bedriver sedan några år tillbaka tillsammans med grann-kommunerna ett visionsarbete för området kring Bällstaviken, kallat Vision Bällstaviken. Visionen innefattar en potential på totalt 7 000 lägenheter med flyget kvar och omkring 10 000 lägenheter om flygplatsen läggs ner. Diagonalens föreslagna utformning med öppet schakt genom Ulvsunda industriområde får en direkt påverkan för omkring 3 000 av dessa lägenheter. Ett ytläge genom Ulvsunda är av denna anledning enligt kontoren oacceptabelt.

Planering och byggande av Diagonalen innebär säkerligen en kraftig försening av Tvärbanan Norr, vilket påverkar bl.a. Ulvsundaområdets utveckling negativt.

Diagonalen går i och under tätbefolkade områden i större omfattning än Förbifarten och medför därmed mer omfattande störningar såväl under som efter byggtiden. En bedömning visar att drygt 40 000 personer bor i Diagonalens vägkorridor, jämfört med ca 15 000 i Förbifartens korridor. Exakt hur många som blir störda under byggtiden går inte att fastställa förrän det är fastlagt var transportvägar, etableringsplatser och arbetsplatser ligger. När leden är i drift beror det på var ytlägen, ramper och ventilationstorn ligger.

Byggarbetsplatser och etableringsytor medför miljöstörningar bl.a. i Västertorp, Nyboda, Ulvsunda och Solvalla/Rissne. Trafikplatsombyggnader och vägtransporter kommer att störa människor inom en viss radie kring dessa platser. Framkomligheten kommer säkerligen att avsevärt försämrats och kan därmed påverka bl.a. näringslivet negativt.

Sammanfattningsvis kan kontoren konstatera att betydligt färre personer och bostadsprojekt påverkas negativt av Förbifarten än av Diagonalen.

#### *Anslutningar*

Diagonalen drar till sig mer trafik i ett redan hårt belastat nät. Därmed blir det större belastningar på tillfarterna som dessutom ligger i områden som är eller planeras att bli tätbefolkade. Samtliga trafikplatser blir mer eller mindre problematiska; anslutningspunkterna i västerort är t ex överbelastade redan idag. Det handlar om platser med stort antal boende idag eller planerad bostadsutbyggnad och de negativa konsekvenserna bedöms bli stora. Den ökade trafiken på dessa delar leder även till att halten av partiklar beräknas komma att överstiga gällande normer på flera huvudleder och stadsgator.

Diagonalen medför även stora trafikökningar på Södra länken (12 000 – 17 000 fordon per dygn enligt Vägverkets beräkningar i vägutredningen) och på de sträckor där den sammanfaller med stora radiella leder, Södertäljevägen i söderort samt Uppsalavägen i Sollentuna. Här finns risk för ytterligare problem både gällande trängsel och miljö.

Förbifartens anslutningar förläggs till platser där kapacitets- och miljö-problemen är avsevärt mindre än motsvarande för diagonalen. Detta får dock givetvis inte hindra att anslutningarna till Förbifarten, om den förs vidare till genomförande, studeras vidare med inriktningen att deras läge och utformning ska främja utvecklingen av bostadsmarknad och näringsliv. Detta avser både Kungens Kurva – Skärholmen och sträckningen genom västerort.

#### *Alternativens förenlighet med miljöbalken avseende lokalisering*

Inom utredningsområdet finns områden med höga skyddsvärden. Tillåtligheten av åtgärder inom dessa områden prövas med tillämpning av miljöbalkens bestämmelser om hållbar utveckling; de allmänna hänsynsreglerna i kap 2 samt de grundläggande och särskilda hushållningsbestämmelserna i kap. 3 resp 4.

Den s.k. lokaliseringsregeln enligt kap. 2 innebär att den valda platsen skall vara lämplig i sig och att den skall vara den bästa av de alternativ som är lämpliga.

Den grundläggande hushållningsbestämmelsen, som finns i kap.3, innebär att ”mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka de är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.”

Projektet berör ett antal enligt miljöbalken definierade *riksintressen*, som i sin tur kan delas in i *bevarandeintressen* och *nyttjandeintressen*. De viktigaste bevarandeintressena är Lovön för kulturmiljö och Mälaren med öar och stränder för natur- och kulturvärden samt turism och rörligt friluftsliv. De viktigaste nyttjandeintressena är ”E4 inkl Västerleden (Förbifart Stockholm)” och Bromma flygfält. Ytterligare bevarandeintressen av intresse för projektet är t.ex. ett s.k. Natura 2000-område på Lovön och bland ytterligare nyttjandeintressen kan nämnas södra farleden i Mälaren för sjöfarten. Det är inte ovanligt att olika riksintressen står i konflikt med varandra.

Förbifarten berör alla de nämnda intressena utom Bromma flygfält. Diagonalen berör riksintresset Bromma flygfält genom att dess korridor inkräktar på området, men inga andra riksintressen.

I miljöbalken anges att riksintressen för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv så långt som möjligt skall skyddas mot åtgärder som vållar ”påtaglig skada.

I sitt remissvar på vägutredningen konstaterade Länsstyrelsen beträffande Förbifarten att oförenliga riksintressen gör anspråk på samma områden och bedömde att bevarandeintressen skadas påtagligt. I ett sådant fall skall enligt miljöbalken i första hand påtaglig skada undvikas. Med hänvisning till lagens förarbeten hävdade Länsstyrelsen att exempelvis andra lokaliseringar av den tilltänkta verksamheten ska eftersökas. Först när dessa möjligheter är uttömda kan enligt Länsstyrelsen en vägning mellan riksintressen som gör anspråk på samma område komma i fråga. Länsstyrelsen konstaterade att det i detta fall finns ändamålsenliga alternativ för att tillgodose kommunikationsintresset, och att Diagonalen därmed är lämpligare än Förbifarten.

I materialet till den aktuella beredningsremissen delar VST inte Länsstyrelsens uppfattning, d.v.s. att en avvägning mellan riksintressen för förbifarten i princip blir aktuell först om alternativa sträckningar saknas. VST anför att miljöbalken bör läsas så att ett övervägande av vilket lokaliseringsalternativ som är lämpligast blir aktuellt först om avvägningen mellan de motstående intressena i det ursprungliga huvudalternativet visar att bevarandeintressena överväger. VST anför också att faktorer som regional utveckling, kommunal planering och bostadsförsörjning bör finnas med i bedömningen av bästa lokalisering. VST anmärker att Länsstyrelsens syn saknar stöd i praxis.

VST bedömer sammantaget att Förbifarten är det alternativ som i de flesta avseenden tillgodoser projektmålen på bästa sätt och att Förbifarten därmed sammantaget är det lämpligaste alternativet.

Kontoren ser VST:s bedömning av Förbifartens förenlighet med miljöbalken som rimlig och delar VST:s bredare synsätt som yttrar sig i att fler faktorer än de Länsstyrelsen tar upp, som t.ex. hänsyn till samhällsplaneringen i stort avseende även ekonomisk och social utveckling, bör vägas in vid val av lokalisering. Kontoren instämmer också i VST:s synpunkt att Länsstyrelsens bedömning av vad som är påtaglig skada är väl hård; stöd för VST:s uppfattning finns i regelverk och praxis. Kontoren anser också att Länsstyrelsen överhuvudtaget borde ha lagt större vikt vid att Diagonalen ger större intrång och olägenhet för människors hälsa än vad Förbifarten gör, inte minst under byggtiden.

#### *Förenlighet med miljöbalken avseende miljökvalitetsnormer*

Båda huvudalternativen kommer enligt VST:s senaste beräkningar att medföra cirka 3 % högre koldioxidutsläpp än nollalternativet. Dessa ökade utsläpp bör VST, som också förslås i vägutredningen, kompensera genom åtgärder i sina andra roller som myndighet och sektorsansvarig.

### *Övriga miljöfrågor*

Förbifarten föreslås att på bro löpa över Lambarfjärden, som ingår i Storstockholms vattentäkt i östra Mälaren. I miljökonsekvensbeskrivningen till vägutredningen görs bedömningen att bron innebär en acceptabelt låg risk för Mälaren som vattentäkt. Stockholm Vatten, som ansvarar för vattenverket på Lovön, har meddelat att de bedömer de skyddsåtgärder som presenteras i miljökonsekvensbeskrivningen som tillräckliga. Kontoren motsätter sig inte Stockholm Vattens bedömning i frågan. Länsstyrelsen vill se Mälarens östra del som ett riksintresse för vattenförsörjning.

Lambarfjärden är idag ett av få inlopp till Stockholm som har oexploaterade stränder. Det är därför av största vikt att bron i detta känsliga läge får en såväl estetisk utformning av hög kvalitet såväl som ett effektivt bullerskydd. De ökade kostnaderna detta medför måste finnas med i kalkylerna redan från början. Likartad omsorg måste givetvis även ägnas övriga ytsträckningar.

### *Trafik med start och mål i Ekerö kommun*

Även om denna fråga inte ingår i ändamålet med vägutredningen är den av största intresse vid en jämförelse mellan Förbifarten och Diagonalen. Det kan konstateras att Drottningholmsvägen redan idag är överbelastad i högt trafik på sin sträckning genom Stockholm. Detta medför förutom köer och tidsförluster på själva Drottningholmsvägen även en oönskad trafik på bostadsgator i västerort. Om Ekerö kommuns avsikter att öka sin befolkning genomförs förvärras problemet ytterligare.

Till skillnad från Diagonalen ger Förbifarten en ny fördelning av Ekerö-trafiken, vilket ger en god avlastning av främst Brommaplan. Ytterligare en positiv effekt blir att den nämnda oönskade trafiken reduceras påtagligt.

### Stadens förordande av Förbifarten bör kvarstå

Kontoren anser att inget som framkommit sedan stadens tidigare svar på vägutredningen ger anledning till ett förändrat ställningstagande från stadens sida vad gäller val av alternativ för nord-sydlig förbindelse. Kontoren instämmer därmed i VST:s ställningstagande att Förbifart Stockholm bör föras vidare i planeringen och genomföras.

### Fortsatt bearbetning av Förbifart Stockholm vid Kungens Kurva - Skärholmen – gemensamma synpunkter för Stockholm och Huddinge

I den gällande regionplanen (RUF 2001) är Kungens Kurva – Skärholmen angiven som en s.k. delregional kärna, vilket också är en utgångspunkt för Stockholms stads ”Söderortsvision”. Med detta som grund bildades 2002 en gemensam projektorganisation med syftet att utveckla området till en inte-grerad kärna samt förbättra kommunikationerna till, från och inom området. Sedan 2005 pågår arbetet med gemensamma planeringsförutsättningar för området. Stockholms stad och Huddinge kommun har en gemensam syn på utformningen av förbifarten i Kungens Kurva - Skärholmenområdet.

Utvecklingen av en attraktiv regionkärna med tillväxtpotential förutsätter god tillgänglighet såväl i väg- som spårssystem. Den stora trafikbarriären E4/E20 delar idag området och försvårar integrering.

Vägutredningen, som i detta område baseras på arbetsplanen för Västerleden från 1996, uppvisar allvarliga brister rörande områdets anslutningar till förbifarten. Trafikledernas barriärverkan i området förstärks, med svårorienterade på- och avfarter via lokalnätet, vilket påtagligt försvårar utvecklingen av en sammanhängande kärna.

Vägojektet behöver vid Kungens Kurva - Skärholmen omarbetas så att:

- bättre tillgänglighet skapas till trafikledssystemet genom att störande och svårorienterade omvägar undviks
- dagens trafikbarriär på platsen inte förstärks så att den omöjliggör den sammanhängande stadsbygd mellan Skärholmen och Kungens Kurva som Stockholm och Huddinge gemensamt eftersträvar.
- den regionala trafiken inte försämrar för trafiken på lokalvägnätet som redan idag är hårt belastat.

Huddinge och Stockholm har efter genomförda studier av området tagit fram alternativa utformningsförslag vilka minimerar de för området allvarliga brister som följer av vägutredningens utformning.

Kommunerna välkomnar den dialog som påbörjats med VST för att gemensamt hitta en acceptabel lösning för samtliga parter på Förbifartens utformning vid Skärholmen - Kungens Kurva. Det pågående samarbetet med Vägverket gällande planering och utformning av För-



bifart Stockholm bör sedan fortgå under hela den fortsatta planeringsprocessen.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 12 juni 2007 att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut samt att därutöver anför följande:

Förvaltningen för ett resonemang utifrån en nyligen publicerad rapport från KTH. Vi anser att resonemanget förvisso är intressant men anser att det är för långsökt att låta det ingå som bedömningsunderlag i denna fråga. Andra stycket under rubriken ”Koldioxidutsläppen ökar”, på sidan 9 i förvaltningens tjänsteutlåtande bör därför utgå. *(Texten är borttagen i tjänsteutlåtandet nedan)*

*Reservation* anfördes av Åsa Romson (mp), *bilaga*.

*Reservation* anfördes av Eva Louise Erlandsson Slorach m.fl. (s), *bilaga*.

*Reservation* anfördes av Tina Kratz (v), *bilaga*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Åsa Romson (mp), *bilaga*.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 24 april 2007 har i huvudsak följande lydelse.

### *Sammanfattning*

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. Huvudfrågan inför regeringens tillåtlighetsprövning är det valda alternativets förenlighet med miljöbalkens bestämmelser. Konflikt finns mellan olika riksintressen för alternativ Förbifart Stockholm, som därmed är föremål för en avvägning mellan bevarandeintressen och nyttjandeintressen.

Inget av de båda vägutbyggnadsalternativen är bäst från alla aspekter. En Nord-Sydlig förbindelse kommer att medföra stora konsekvenser, positiva och negativa, såväl i driftskedet som i byggskedet. Förvaltningen bedömer att såväl Diagonal Ulvsunda som Förbifarten medför negativa konsekvenser för naturmiljö och friluftsliv. Trots Förbifartens negativa inverkan på riksintresseområdet Mälaren med stränder och öar utgör miljöbalken inget hinder för att godkänna Förbifartsalternativet eftersom det är fråga om en normal utveckling av en tätort och skyddet för riksintressen därmed inte är tillämpligt även om exploateringen skulle utgöra en påtaglig skada av natur- och kulturvärdena och det med hänsyn till behovet av en ny nordsydlig vägförbindelse, alternativets breda uppslutning bland länets kommuner och de nackdelar för de boende som Diagonal Ulvsunda innebär och att Förbifarten vid samlad bedömning framstår som den bästa lokaliseringen.

Miljöbalkens bestämmelser om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft utgör inget hinder för något av de båda vägutbyggnadsalternativen. De båda vägutbyggnadsalternativen beräknas leda till ökade koldioxidutsläpp jämfört med Nollalternativet. För ”Ulvsundavisionen” innebär Diagonal Ulvsunda en något bättre tillgänglighet med bil samtidigt som ytläget innebär både barriärer och förhöjda luftföroreningshalter.

Förvaltningens sammanfattande bedömning är att miljöbalken inte utgör hinder för att godkänna alternativ Förbifart Stockholm.

### *Bakgrund*

Genom remiss från kommunstyrelsen den 29 mars 2007 har rubricerade vägutredning överlämnats till Miljö- och hälsoskyddsnämnden för yttrande senast den 20 juni 2007. Remissen är ett led i beredningen av vägfrågan inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap 1 § miljöbalken. Vägverket vill att samtliga alternativ behandlas i remissvaret och att bedömning sker om alternativen är förenliga med miljöbalkens bestämmelser.

Vägutredningen är ovanligt omfattande och komplex. Den färdigställdes i juni 2005 då den kunde ställas ut. Synpunkter finns sammanställda och bemötta i Vägverkets utlåtande. En vägutredning görs på översiktlig nivå där målsättningen är att hitta och lyfta fram sådana konsekvenser som bl.a. är alternativavskiljande.

#### **Jämförelse mellan alternativen – utdrag ur vägutredningen juni 2005**

Båda vägutbyggnadsalternativen leder till ökade koldioxidutsläpp jämfört med Nollalternativet. Båda alternativen bedöms ge betydande tillskott till den regionala tillväxten jämfört med Nollalternativet. Investeringsvolymen beräknas ligga inom spannet 18-20 miljarder kronor för Förbifarten resp 17-19 miljarder kronor för Diagonalen. Diagonalen är beräkningsmässigt samhällsekonomiskt lönsammare än Förbifarten, speciellt på kort sikt, men skillnaden är inte avgörande för val av alternativ.

Båda alternativen minskar den sårbarhet som Stockholm har p g a för få förbindelser i nord-sydlig riktning och som kom till dramatiskt och påtagligt uttryck när Lodbrok körde på en av broarna på Essingeleden.

Diagonalen är bäst ur bullersynpunkt framförallt beroende på kraven på bullerskyddsåtgärder vid breddning av E4/E20. Med Förbifarten kommer ”tysta områden”/av vägtrafik opåverkade områden att försvinna vid Lovön och Grimstaskogens strandområden. Diagonalen minskar trafikarbetet i innerstaden jämfört med Förbifarten, men ”flaskhalsar” kvarstår. Förbifarten ger den genaste och snabbaste förbindelsen för långdistant trafik. Båda alternativen ger olika effekter på infartsledningens olika delar. Diagonalen ger den största avlastningseffekten närmast den inre ringen.

Förbifarten kommer att minska trängseln i regionens centrum och gynna den trafik som ska passera Stockholm. Den medför att en större del av regionen avlastas vad gäller biltrafik än vad som skulle åstadkommas med Diagonalen, samtidigt som den ökar den totala trafikkapaciteten i Stockholmsregionen.

Förbifarten är det alternativ som på bästa sätt tillgodoser det behov som regionförstoringen i Stockholm-Mälardalen medför. Den kommer att öka möjligheterna att bo och arbeta i olika delar av regionen.

Till skillnad från Diagonalen löser också förbifarten trafikförsörjningen av Ekerö, vilket innebär att överbelastningen vid främst Brommaplan dämpas väsentligt.

Diagonalen går i och under tätbefolkade områden i större omfattning än Förbifarten och medför därmed mer omfattande störningar såväl under som efter byggtiden. En bedömning visar att drygt 40 000 personer bor i Diagonalens vägkorridor, jämfört med ca 15 000 i Förbifartens korridor. Exakt hur många som blir störda under byggtiden går inte att fastställa förrän det är fastlagt var transportvägar, etableringsplatser och arbetsplatser ligger. När leden är i drift beror det på var ytlägen, ramper och ventilationstorn ligger.

Byggarbetsplatser och etableringsytor medför miljöstörningar bl.a. i Västertorp, Nyboda, Ulvsunda och Solvalla/Rissne. Trafikplatsombyggnader och vägtransporter kommer att störa människor inom en vid radie kring dessa platser. Framkomligheten kommer säkerligen att avsevärt försämrats och kan därmed påverka bl.a. näringslivet negativt.

Framkomligheten på Diagonalen kan tidvis bli låg. Båda alternativen ger bättre tillgänglighet i alla kommuner jämfört med Nollalternativet. Genom kopplingen till Södra Länken ger Diagonalen en bättre tillgänglighet för de sydöstra kommunerna. Där Förbifarten går i ytläge påverkas natur och friluftsliv negativt.

Korridoren för Diagonalen passerar ett flertal områden som planeras för utbyggnad. Argument för att stoppa bostadsprojekt med hänvisning till en vägkorridor har bland annat använts mot nya bostäder vid Telefonplan, något som hittills inte fått stöd av Länsstyrelsen. Sannolikheten/risken för ett sådant stöd framöver, ökar väsentligt med Diagonalen. Planprocesserna kommer med sannolikhet att förlängas och fördras väsentligt. Staden har omfattande planer som kan komma att allvarligt beröras. Risken är att Diagonalen lägger en ”död hand” över stora områden i berörda kommuner under en lång tid framöver.

I Stockholm är det bostadsprojekt vid bland annat Midsommarkransen, Telefonplan, Annedal, Mariehäll, Ulvsunda samt vid Bällstaviken som kommer att beröras. Totalt handlar det om ca 6 000 lägenheter där planering pågår.

Diagonalen drar till sig mer trafik i ett redan hårt belastat nät. Därmed blir det större belastningar på tillfarterna som dessutom ligger i områden som är eller planeras att bli tätbefolkade. Samtliga trafikplatser blir mer eller mindre problematiska; anslutningspunkterna i västerort är t ex överbelastade redan idag. Det handlar om platser med stort antal boende

idag eller planerad bostadsutbyggnad och de negativa konsekvenserna bedöms bli stora. Den ökade trafiken på dessa delar leder även till att halten av partiklar beräknas komma att överstiga gällande normer på flera huvudleder och stadsgator.

Diagonalen medför även stora trafikökningar på Södra länken (12 000 – 17 000 fordon per dygn enligt Vägverkets beräkningar i vägutredningen) och på de sträckor där den sammanfaller med stora radiella leder, Södertäljevägen i söderort samt Uppsalavägen i Sollentuna. Här finns risk för ytterligare problem både gällande trängsel och miljö.

Förbifartens anslutningar förläggs till platser där kapacitets- och miljö-problemen är avsevärt mindre än motsvarande för diagonalen. Detta får dock givetvis inte hindra att anslutningarna till Förbifarten, om den förs vidare till genomförande, studeras vidare med inriktningen att deras läge och utformning ska främja utvecklingen av bostadsmarknad och näringsliv. Detta avser både Kungens Kurva – Skärholmen och sträckningen genom västerort.

Förbifarten har ett brett stöd i länets samtliga kommuner.

### **Förvaltningens synpunkter**

Detta är första gången som Miljö- och hälsoskyddsnämnden får möjlighet att ta del av rubricerade vägutredning. Förvaltningen har inte haft möjlighet att granska och bedöma det av Vägverket avförda alternativet ”kombinationsalternativet”. Alternativet är inte jämförbart med de övriga och inte möjligt att tillåtelsepröva/inte processas vidare genom väglagen. Förvaltningen instämmer dock med Vägverket i att det torde vara det miljömässigt bästa alternativet och att det innehåller åtgärder som skulle vara möjliga att studera vidare i annan ordning än väglagen.

En Nord-Sydlig förbindelse kommer att medföra stora konsekvenser, positiva och negativa, såväl i driftskedet som i byggskedet. Förvaltningen anser att nya trafikleder är motiverade ur miljö- och hälsosynpunkt om de leder till totalt sett minskade emissioner och miljöstörningar på kort eller lång sikt eller om de innebär en väsentlig förbättring i områden som är starkt störda av exempelvis luftföroreningar och buller. Båda alternativen är bättre från den senare aspekten jämfört med Nollalternativet med fortsatt trafikutveckling på ytvägnätet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har tidigare tillstyrkt byggandet av Södra länken och Norra länken med hänsyn till de lokala förbättringar dessa har för boende i närheten. Dock ökar energianvändningen för byggande och drift av vägtunnlar.

### **Lokaliseringsprövning**

Huvudfrågan, som Vägverket önskar få belyst inför regeringens tillåtlighetsprövning, är det valda alternativets förenlighet med miljöbalkens bestämmelser. Av de motiv som Vägverket anför för alternativet Förbifarten, vill förvaltningen understryka att intrånget i den känsliga miljön bör begränsas så långt det är möjligt.

Konflikt finns mellan olika riksintressen för alternativ Förbifarten som därmed är föremål för en avvägning mellan bevarandebalansen och nyttjandebalansen enligt hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap MB. Förvaltningen berör inte kulturmiljöintresset Lovö-Lindö. Däremot gör förvaltningen ett försök att bedöma konflikten med Mälaren med öar och stränder, som är utpekad som ett riksintresseområde (MB 4:2) där turismens och det rörliga friluftslivets intressen skall särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Länsstyrelsen har gjort gällande att andra lokaliseringar av den tilltänkta verksamheten i första hand ska väljas när två oförenliga riksintressen gör anspråk på samma område. Först därefter kan, enligt länsstyrelsen, en avvägning enligt MB 3:10 komma ifråga. Eftersom skyddet för riksintressena inte är tillämpligt vid den typ av exploatering som en ny nord-sydlig förbindelse utgör, skall dock frågan om Förbifartens tillåtlighet enligt miljöbalken ske efter en samlad bedömning.

Frågan om ytterligare en västlig förbifart har utretts sedan 50-talet och var senast aktuell under de sk Dennis-föhandlingarna. Den nya sträckan motsvarar i huvudsak den gamla Kungshattsleden och Västerleden, dock att större delen nu går under jord. Det råder ingen tvekan om att en ytterligare förbifart är nödvändig av en rad olika skäl. Inte minst för att avlasta trafiken i och genom innerstaden. En ytterligare förbifart i nord-sydlig riktning är också helt nödvändig för att minska Stockholms sårbarhet för större olyckshändelser, vilket illustrerades av olyckan när Lodbrok körde in i ett av Essingeledens brospann. Förbifartsalternativet har fått stöd från en majoritet i länets samtliga kommuner. Den fråga som måste ställas är om de tämligen yvigt tilltagna områdena som räknats upp i 4 kap 2 § MB utgör tillräckligt skäl för att förhindra en lösning som har bred demokratisk uppslutning och där miljöintressena redan är sammanvägda med övriga intressen.

Den avvägning som skall göras måste även beakta frågor kring önskad regionstruktur, bostadsbyggande, störningar, anslutningar och planeringsosäkerheter vara utslagsgivande

Hushållningsbestämmelserna bygger på tanken att områden av stor betydelse för samhället ska reserveras för allmänna intressen och försämring ska undvikas så långt möjligt. Enligt MB 2:4 (lokaliseringsprincipen) skall den plats väljas som kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Diagonal Ulvsunda innebär avsevärt större risk för allvarliga störningar av avsevärt fler boende och verksamma än Förbifartsalternativet. Lokaliseringsprincipen talar vid en samlad bedömning därför starkt för Förbifarten.

Vägverket menar att det är upp till regeringen att ta ställning till om skadan i fallet Förbifarten är påtaglig eller inte. Om skadan skulle bedömas vara påtaglig menar Vägverket att företräde ska ges åt riksintresset väg eftersom Förbifarten är viktig för utvecklingen av regionen och för hela landet samt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och miljön i övrigt. Huruvida skadan på Riksintresset Mälaren med omgivande stränder och öar är påtaglig eller ej utgör emellertid inte en relevant rättsfråga vid en exploatering av en ny trafikled som utgör en normal utveckling av en tätort. Riksintresset väg gäller naturligtvis även alternativet Diagonalen. Även detta alternativ främjar utvecklingen av tätorten, men enligt förvaltningens uppfattning inte i samma grad som Förbifarten. Vid nyetablering av en större anläggning, som en trafikled, bör det, enligt förarbeten till miljöbalken, övervägas om inte anläggningen bör förläggas till ett område som redan är påverkat. Detta för att så långt möjligt skydda större opåverkade mark- och vattenområden mot åtgärder som kan påtagligt påverka områdets karaktär (MB 3:2). I lagkommentaren till denna paragraf ( Miljöbalken av Bengtsson, Bjällås m fl ) kommenteras detta emellertid sålunda: ” I uttrycket ”så långt möjligt”, som används i flera paragrafer i detta kapitel, ligger enligt förarbetena att den avvägning som skall göras skall omfatta hänsynstagande till de praktiska och ekonomiska konsekvenserna av det skydd paragrafen ger. I första hand är avsikten att i det enskilda fallet ge utrymme för samhällsekonomiska hänsynstaganden, t.ex. med hänsyn till regionalpolitiska eller sysselsättningspolitiska intressen.”

Enligt MB 3:6 skall behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter särskilt beaktas. Det skall å andra sidan vägas mot att störningarna från Diagonalen – framförallt i byggskedet – kommer att beröra avsevärt fler personer. Det är en vanligt förekommande föreställning att miljöbalken ger ett företräde åt grönområden och det rörliga friluftslivet, jämfört med platser där människor bor permanent. Ovanstående visar att avvägningen är komplicerad och inte självklar, särskilt när det gäller anläggningar av en nord-sydlig förbindelses storlek och stor samhällsekonomiska betydelse. Lagstiftaren torde inte ha avsett en sådan ”förenklad” avvägning i denna komplicerade typ av ärende.

#### **Miljö kvalitetsnormer, 5 kap miljöbalken**

Oavsett val av alternativ bedöms genomförandet av projektet inte att medverka till att en miljö kvalitetsnorm för luftkvalitet överträds. Båda alternativ innebär överskridanden på nya platser men också förbättring av luftkvaliteten på andra platser. Sammantaget är överskridandena mindre än i Nollalternativet. Överskridanden uppstår huvudsakligen vid tunnelmynningar och i ytlägen där människor inte vistas stadigvarande. Förvaltningen instämmer i Vägverkets och Länsstyrelsens bedömning att genomförandet av projektet inte medverkar till att miljö kvalitetsnorm för luftkvalitet överträds enligt 16 kap 5§ MB.

Sammantaget leder den omfördelning av trafik som vägutbyggnadsförslagen ger upphov till att mängden exponerade minskar. Vid bedömning av luftkvaliteten är det viktigt att utgå från exponering, eftersom miljö kvalitetsnormerna är till för att skydda människors hälsa.

#### **Koldioxidutsläpp ökar**

De samhällsekonomiska kalkylerna är osäkra. I vägutredningen 2005 beräknas de båda vägutbyggnadsalternativen leda till ökade koldioxidutsläpp på ca 140 000 ton/år (år 2015) jämfört med Nollalternativet. Biltransportarbetet i länet beräknas öka med ca fem procent jämfört med Nollalternativet. I Transeks rapport ”Samhällsekonomiska kalkyler för Nord-Sydliga förbindelser i Stockholm” daterad juli 2006 beräknas vägutbyggnadsalternativen ge något lägre koldioxidutsläpp jämfört med nollalternativet. Enligt Transek beror detta beräkningsresultat på att trafiken förs över på vägar av lägre bränsleförbrukningstyp, d.v.s. att trafiken flyter med jämn hastighet i tunnarna jämfört med ojämn körning i gatutrafik. Framförallt vid idrifttagandet och tiden närmast därefter kommer trafiken troligen att flyta obehindrat. Med den tillväxt som vägen avser att stödja och därmed positiv trafikutveckling kan trafiken med tiden komma att flyta mindre obehindrat i de nya tunnarna. Studier, t.ex. Tran-

seks ”Tidsseriemodell över biltrafikutvecklingen i Stockholms län, 1971-1995” och underlag till RUFS 2001 m.fl visar att vägutbyggnader alstrar mer trafik, vilket erfarenheterna från Södra Länken också visar.

### **Vattenförsörjningsintresse**

Mälaren har också stor betydelse från vattenförsörjningssynpunkt. Det föreslagna vattenskyddsområdet Östra Mälaren utgör vattentäkt för 1,6 miljoner av länets invånare/landets största befolkningsskoncentration. Enligt Länsstyrelsen i Stockholms län kan Mälaren betraktas som ett område av riksintresse för vattenförsörjningen.

Förvaltningen bedömer att Förbifarten med bron över Lambarfjärden ökar riskerna för Mälaren som vattentäkt jämfört med Diagonalen. Enligt Vägverket kan dock skyddsåtgärder vidtas så att riskerna för förorening av vattentäkten reduceras till en ”acceptabelt låg nivå”. De föreslagna vattenföreskrifterna lägger inget direkt hinder mot en väg-utbyggnad. Stockholm Vatten, som ansvarar för vattenverket på Lovön, bedömer att de skyddsåtgärder som presenteras i MKB:n är tillräckliga, (enligt Vägverkets utlåtande över utställning av vägutredningen). Mälarens roll som vattentäkt utgör således inte hinder mot att välja förbifartsalternativet.

### **Trafikbuller**

I MKB:n hänvisas till bullermätningar som gjorts inför arbetet med arbetsplan för Västerleden 1996. Enligt dem var bakgrundsnivån i Grimstaskogen 40-50 dB(A) och vid Kanaanbadet 45-50 dB(A). Det framgår inte vilka bullerkällor som gav dessa nivåer. Miljöförvaltningen har gjort en kartläggning av omgivningsbuller i hela staden enligt förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675). De bullerkällor som ingår i den är väg-, spår- och flygtrafik samt visst industribuller. Enligt kartläggningen är bullernivån i mycket stora delar av Grimstaskogen och vid Kanaanbadet under 35 dB(A), uttryckt som dygnsekvivalent nivå.

I MKB:n redovisas beräknade trafikbullernivåer från Förbifart Stockholm ner till 45 dB(A). Förvaltningen menar att det hade varit relevant att studera framtida trafikbullernivåer även vid nivåer under 45 dB(A). Enligt förvaltningens bedömning finns risk för att långa sträckor kommer att påverkas av bullret från trafiken på bron, betydligt längre sträckor än vad som framgår av Vägverkets bullerutbredningsillustrationer i MKB:n. En orsak till det är att det nu blir fråga om en för området helt ny bullerkälla med ett konstant brus, framförallt dagtid. Det finns därför skäl att särskilt studera vilka åtgärder som kan vidtas för att minska bullerstörningarna.

Lambarfjärden är idag ett av få inlopp till Stockholm som har oexploaterade stränder. Det är därför av största vikt att bron i detta känsliga läge får en såväl estetisk utformning av hög kvalitet såväl som ett effektivt bullerskydd. De ökade kostnaderna detta medför måste finnas med i kalkylerna redan från början. Likartad omsorg måste givetvis även ägnas övriga ytsträckningar

### **”Ulvsundavisionen”**

Stadens arbete med planeringen av Ulvsundaområdet, ”Ulvsundavisionen” utgår från att Förbifarten är gynnsammare för exploateringen av området än Diagonalen. Enligt trafikflödesberäkningarna ger dock Diagonalen en något bättre avlastning av Ulvsundavägen än Förbifarten. Ulvsundavägen får därför något bättre möjligheter att ta hand om den nya trafik som alstras då området exploateras. Samtidigt ger Diagonalen en större tillgänglighet med bil och större bilandel till Ulvsundaområdet jämfört med Förbifarten. Den nya handelsplatsen och övrig exploatering i Ulvsundaområdet får en genare anslutning till E4 och till Södra Länken jämfört med Förbifarten. Ett ytläge vid Ulvsunda förutsätter en samordning med stadens utvecklingsplanering. Ytläget innebär både barriärer och förhöjda luftföroreningshalter medan bullret kan begränsas genom lämpliga bullerskyddsåtgärder. På längre sikt torde även luftföroreningar (kvävedioxid och inandningsbara partiklar) kunna begränsas. Förvaltningen har inte granskat de två alternativa sträckningarna vid Ulvsunda utan avser att återkomma med synpunkter för det fall Diagonalen väljs.

En betydande nackdel med Diagonalen är att den förhindrar ett betydande antal bostadsprojekt under ett stort antal år framåt och det alternativet utgör ingen lösning för trafiken från Ekerö som orsakar stora framkomlighetsproblem bl a vid Brommaplan.

### **Övrigt**

Förvaltningen gör ingen bedömning av miljöeffekter under byggtiden.

Förvaltningen instämmer i redovisningen i MKB:n över de miljöfrågor som behöver studeras vidare efter tillåtlighetsprövningen, då alternativ är valt. Förändringar i omvärlden,

nya/förändrade miljömål, uppdaterade underlagsrapporter o.dyl. kan dock kräva en mer genomgripande uppdatering och komplettering av vägutredningens MKB från juni 2005.

#### **Slutsats och rättslig bedömning**

Inget av de båda vägutbyggnadsalternativen är bäst från alla aspekter. Båda alternativ innebär intrång och olägenheter för människors hälsa och miljön. Diagonal Ulvsunda innebär risk för störningar till ett större antal bostäder under byggtiden. Förbifart Stockholm medför negativa konsekvenser för naturmiljö och friluftsliv och risk för påtaglig skada på riksintresset Mälaren med stränder och öar, bl.a. förlust av ett rofyllt område.

Den rättsliga fråga som skall besvaras är om Förbifarten är förenlig med miljöbalkens bestämmelser. Man har därvid – som länsstyrelsen tidigare gjort – fäst avgörande vikt huruvida förbifarten påtagligt skadar riksintresset Mälaren med öar och strandområden. Miljöbalken 4 kap 1 § har emellertid följande lydelse

**4 kap 1 § MB** De områden som anges i [2-8 §§](#) är, med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i områdena, i sin helhet av riks- intresse. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd endast om

1. det inte möter något hinder enligt [2-8 §§](#) och
2. det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden.

Bestämmelserna i [första stycket 2](#) och i [2-6 §§](#) utgör inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet eller för utförandet av anläggningar som behövs för totalförsvaret. Om det finns särskilda skäl utgör bestämmelserna inte heller hinder för anläggningar för utvinning av sådana fyndigheter av ämnen eller material som avses i 3 kap. 7 § andra stycket.

Av andra stycket framgår således att skyddet för riksintressen enligt bl a 4:2 inte gäller om det är fråga om utveckling av en befintlig tätort eller utveckling av det lokala näringslivet. Utveckling av en tätort går före skyddet av riksintresset även om det skulle innebära en påtaglig skada av områdets natur- och kulturvärden. Det avgörande för att bedöma om Förbifarten är förenlig med miljöbalken eller ej är därför inte huruvida det är en påtaglig skada av riksintresset eller ej utan om det är fråga om utveckling av en tätort eller ej.

Den senare delen har lagstiftaren uttalats sig om i förarbetena till Naturresurslagen vari bestämmelsen ursprungligen infördes innan den lagen uppgick i miljöbalken (Prop 1985/86:3 sid 172 f.) "... i andra stycket första meningen har tagits in en bestämmelse om att skyddet för natur- och kulturvärdena inte skall hindra utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet. Med uttrycket "utveckling av befintliga tätorter" avser jag förändringar av bebyggelse och anläggningar som behövs med hänsyn till en normal befolkningsutveckling, förändringar i bostadsstandarden, behovet av trafikleder, grönormåden, service, sysselsättning, etc".

I den allmänna motiveringen anför departementschefen (sid 95 a.a) "Dessa synpunkter har övertygat mig om att det bör framgå direkt av lagtexten att bestämmelserna om skydd för natur- och kulturvärden inom områdena inte syftar till att hindra en normal utveckling av befintliga tätorter eller lokalt näringsliv. Frågor om tätortsutvecklingen inom områdena bör enligt min mening så långt som möjligt vara en uppgift som kommunerna beslutar om själva – det följer av PBL-förslaget. Jag bedömer att en sådan ansvarsfördelning mellan staten och kommunerna i allt väsentligt skall kunna upprätthållas också inom de områden som omfattas av geografiska bestämmelser"

Förfarandena till de nu aktuella bestämmelserna ger uttryck åt att mycket stor vikt skall läggas vid berörda kommuners egen bedömning. Att Förbifarten utgör ett led i en normal tätortsutveckling torde vara uppenbart. Vid en samlad bedömning, särskilt med hänsyn till stockholmsregionens starka behov av en ytterligare nord-sydligförbindelse och den breda demokratiska uppslutning som finns bakom Förbifartsalternativet och Diagonalens nackdelar för de boende, finns det enligt miljöförvaltningen inte anledning att anta att Förbifarten skulle stå i strid med miljöbalkens regler.

## **Bromma stadsdelsnämnd**

**Bromma stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 14 maj 2007 att förordna Förbifart Stockholm som lösningen på nord-sydliga förbindelser i länet och överlämna detta tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Eie Herlitz (mp), *bilaga*.

*Reservation* anfördes av Lillemor Samuelsson (v) *bilaga*.

**Bromma stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 26 april 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen förordar i likhet med Vägverket alternativ Förbifart Stockholm som den bästa lösningen på de nord-sydliga trafikförbindelserna i länet.

Genom att regionens trafiksystem är radiellt uppbyggt så belastas Stockholms infarter ofta av trafik som har andra mål än innerstaden. Under högrafiktimmarna är framkomligheten särskilt dålig vilket i kombination med bristen på förbipassager gör transportsystemet ytterst sårbart vid störningar. Ett väl fungerande transportsystem i Stockholmsregionen är av nationell betydelse inte minst därför att E 4 genom Stockholms inre delar utgör en viktig länk i riksvägnätet. Hittills har bebyggelsen vuxit från centrum och utåt med regionens viktiga funktioner koncentrerade till Stockholms city. Med en växande befolkning behövs dock fler bebyggelsekärnor med bostäder, arbetsplatser och service.

Bromma har genom sin närhet till Stockholms innerstad och utbyggnaden av nya bostadsområden, på exempelvis Mälaröarna, kommit att bli allt mer utsatt av genomfartstrafik. Bergslagsvägen, Drottningholmsvägen och Ulvsundavägen är några av de större vägarna i Bromma som ofta täpps igen under rusningstid. Vi förordar därför, i likhet med Vägverket, alternativet Förbifart Stockholm som den bästa lösningen på de nord-sydliga trafikförbindelserna i länet och som vi anser kommer att ge den största avlastande effekten för Bromma och Stockholmsregionen som helhet.

## **Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd**

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 19 juni 2007 att som svar på remissen överlämna och återropa förvaltningens utlåtande.

*Reservation* anfördes av Ylva Wahlström (mp), *bilaga*.

*Reservation* anfördes av Carita Stenbacka Tenesakis (v), *bilaga*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Jan Wallman m.fl. (s), *bilaga*.

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 30 maj 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Under 2001 genomförde Vägverket en förstudie av förbindelserna mellan

Stockholms norra och södra delar. Efter att ha studerat att antal olika lösningar anser Vägverket Region Stockholm att alternativet "Förbifart Stockholm" är det förslag som bör genomföras. Förvaltningen förordar i likhet med Vägverket alternativet "Förbifart Stockholm" som den bästa lösningen på de nord-sydliga trafikförbindelserna i länet. Det utgör det mest fördelaktiga alternativet för Hägersten-Liljeholmen och Stockholmsregionen som helhet.

Hägerstens stadsdelsförvaltning anser liksom i tidigare redogörelser att Förbifart Stock-

holm är det bästa alternativet. Underlag för förvaltningens ställningstagande har varit Vägutredningen, RUFS, Vision 2030 och Hägerstens lokala perspektiv.

*Några motiv för ställningstagandet*

- Förbifart Stockholm är det alternativ som ger den bästa framkomligheten.
- Förbifart Stockholm sammantaget är det alternativ som bäst ansluter till och stödjer regionstrukturen i regionplanen.
- Förbifart Stockholm ingår i den regionala utvecklingsplanen och också stöds av Vision 2030 som en uttalad strategi för en gynnsam utveckling av Stockholm.
- Förbifart Stockholm bedöms vara något gynnsammare än Diagonal Ulvsunda, ur ett miljöperspektiv.

I det lokala perspektivet talar flera skäl mot Diagonal Ulvsunda alternativet. De ökade luftföroreningar på vägavsnittet mellan Kungens Kurva och Västertorp, ett torn vid tunnelmynningen i Västertorp som även kan uppfattas störa estetiken samt de stora bullerstörningarna under den relativt långa byggtiden (åtta år).

En utbyggnad av Diagonal Ulvsunda skulle också innebära att Hägerstensbadet måste flyttas vilket skulle innebära en stor förlust för området.

Det som talar mot Förbifart Stockholm och för Diagonal Ulvsunda är att vägavsnittet mellan Kungens Kurva och Västertorp skulle vid en utbyggnad förses med bullerskydd så att riktvärdet på 55 dB(A) utomhus vid bostäder klaras.

Vidare visar beräkningar att Diagonal Ulvsunda är den leden som sväljer mest trafik vilket frigör framkomligheten i centrala delar av staden till fördel för de invånare som reser in till city.

Förvaltningen anser ändå, i likhet med Vägverket, att Förbifart Stockholm utgör det mest fördelaktiga alternativet och som ger mest fördelar för Hägersten-Liljeholmen och Stockholmsregionen som helhet.

## **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

**Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 12 juni 2007 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

*Reservation* anfördes av Berit Kruse m.fl. (s), *bilaga*.

*Reservation* anfördes av Tomas Melin (mp), *bilaga*.

*Reservation* anfördes av Leif Larsson (v), *bilaga*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Birgitta Wahlman m.fl. (m), Ingela Gille Rausen (fp) och Jonas Wikman (kd), *bilaga*.

**Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande har i huvudsak följande lydelse.

### *Sammanfattning*

Förbifart Stockholm är det alternativ som förvaltningen 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 att Förbifart Stockholm på bästa sätt uppfyller projektmålen, stödjer den regionala utvecklingsplanen och är av riksintresse. Vidare finns bred uppslutning för Förbifart Stockholm i regionen. Planering och utbyggnad i kommunerna förutsätter sedan länge tillkomsten av Förbifart Stockholm.

Detta tjänsteutlåtande har utarbetats inom avdelningen för stadsdelsmiljö och teknik. Den 20 september 2005 beslöt stadsdelsnämnden i ett tidigare skede av beredningen att lämna förvaltningens tjänsteutlåtande av den 10 augusti 2005 som svar på remissen från trafiknäm-



den och vägverket.

Tjänsteutlåtandet hade följande innehåll i sammanfattning.

”Förvaltningen förordar Förbifart Stockholm som det alternativ som bäst lever upp till de syften och mål som Vägverket och riksdagen formulerat inför anläggandet av en nord-sydlig förbindelse genom Stockholmsregionen. Alternativet ger bäst förutsättningar för möjligheten att kunna färdas genom länet utan att belasta centrala Stockholms vägar, att skapa en förbifart för långdistant trafik, att förbättra framkomligheten på infartslederna, att skapa en flerkärnig region och att skapa en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen. Vägsträckningen tros vara positiv för den lokala arbetsmarknaden i Hässelby-Vällingby, då Vinsta företagsområde ligger i anslutning till trafikplats Bergslagsplan samt då tillgängligheten till och från stadsdelsområdet ökar markant. Omständigheten att Grimsta naturreservat kommer att inskränkas utgör inget hinder för byggnation, eftersom reservatsföreskrifterna innehåller ett förbehåll som prioriterar byggandet av Förbifart Stockholm. I Översiktsplan 1999 kallas reservatet för vägsträckningen Västerleden, och går genom Grimstaskogen.”

#### *Förvaltningens synpunkter och förslag*

Förvaltningen är i allt väsentligt av samma uppfattning som Vägverket när det gäller vilken vägsträckning som bör genomföras. Omständigheten att Länsstyrelsen förordar Diagonal Ulvsunda innebär inte någon förändring i det avseendet, då fördelarna med Förbifart Stockholm är så betydande för Hässelby-Vällingby stadsdelsområde – bl.a. ökar tillgängligheten till och från området, och utvecklingen av regionala kärnor i närområdet stimuleras. Dessutom framstår de åtgärder som Vägverket vidtar för att skydda relevanta miljöintressen kring Förbifart Stockholm som tillfredsställande.

Kärnfrågan för förvaltningens del är huruvida en eventuell tunnelmynning i Grimstaskogen samt en trafikplats vid Bergslagsplan i längden kommer att gagna befolkningen och det lokala näringslivet i Hässelby-Vällingby stadsdelsområde. Klart är att en flerkärnig region är önskvärd, främst av arbetsmarknadsskäl. Att en nord-sydlig vägförbindelse genom Stockholm är nödvändig är helt ostridigt – trafiken i Stockholm beräknas öka med 1-2 % per år under den kommande tioårsperioden, vilket kräver en betydande satsning på kommunikationsleder, inte bara den aktuella.

Det krävs därför ytterligare åtgärder än bara byggandet av en nord-sydlig förbifart. I ett längre perspektiv anser förvaltningen att kollektivtrafiken bör byggas ut i linje med den utbyggnadsplan fram till år 2015 som föreslås i *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2001*, och befolkningen måste ges incitament att resa kollektivt, i syfte att minska den trängsel som Förbifart Stockholm inte klarar av att reducera. Det återinförande av vägavgifter som planeras i Stockholms stad kommer därvid att utgöra ett viktigt instrument i styrningen av befolkningens val av färdmedel.

Vinsta företagsområde har potential för utveckling. Där finns i dag ca 200 företag med sammanlagt ca 2 500 arbetstillfällen på en lokalyta om 240 000 kvadratmeter. Under hösten 2006 etablerades en stormarknad i området, som tros växa ytterligare om vägförbindelsen läggs i anslutning till Bergslagsplan. Möjligheten till pendling – både med kollektivtrafik och med bil – ökar också Västerortsbefolkningens möjlighet att nå ett mycket stort antal arbetsplatser.

### **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 19 juni 2007 att som svar på remissen överlämna och återropa förvaltningens utlåtande.

*Reservation* anfördes av Ingegerd Akselsson Le Douaron (mp), *bilaga*.

*Reservation* anfördes av Reijo Kittilä (v), *bilaga*.

**Kungsholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 28 maj 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Essingeleden skär genom Kungshomen med landets tätast trafikerade väg. Här passerar varje

dag 150 000 fordon. Ledens kapacitet utnyttjas i högttrafiktid närmast maximalt och trafikarbetet i regionen förväntas öka. Det är ur den aspekten viktigt att åtgärder som minskar de allvarliga miljö- och trafikproblem som Stockholms innerstad utsätts för ges hög prioritet.

Varje förbättring av de nord-sydliga förbindelserna genom stockholmsregionen kommer att lasta av Essingeleden och därmed förbättra miljöförhållandena på Kungsholmen och öka förutsättningarna att använda centrala lägen/tomter för bebyggelse med bostäder och lokaler.

Vid valet av lokalisering av en förbindelse väster om innerstaden måste många olika hänsyn tas. Den avlastning som kan ske i centrala Stockholm ska ställas mot en vägförbindelses regionala funktioner. Som exempel kan nämnas att en rät linje mellan Södertälje och Uppsala passerar över Mäläröarna ca 4 kilometer väster om Ekerö kyrka, en dryg mil väster om den nu föreslagna Förbifart Stockholm.

Den nu föreslagna dragningen förefaller vara en god avvägning mellan de olika behov som finns och de funktioner vägen ska ha. En central dragning som Diagonal Ulvsunda avlastar nuvarande vägnät betydligt mindre och innebär sannolikt samtidigt större ingrepp i befintlig miljö.

Stadsdelsförvaltningen delar därmed Vägverkets bedömning att Förbifart Stockholm sammantaget är den bästa lösningen när det gäller nord-sydliga trafikförbindelser

## **Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd**

**Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 14 juni 2006 återopa och överlämna förvaltningens utlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Jakob Dencker (mp), *bilaga*.

*Reservation* anfördes av Gunilla Bhur (v), *bilaga*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Abebe Hailu (s), *bilaga*.

**Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 4 juni 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att vägutredningen och vägverkets ställningstagande visar att Förbifart Stockholm är det alternativ av de tre som presenteras som bör väljas och också bäst tillgodoser miljöbalkens krav. Förvaltningen anser att vägalternativet Diagonal Ulvsunda medför oacceptabla trafik- och miljöeffekter för stadsdelsområdet Rinkeby-Kista samt närliggande områden. Kombinationsalternativet uppfyller inte de uppställda projektmålen.

Kista stadsdelsnämnd förordade i remissvar över vägutredningen i september 2005 Förbifart Stockholm som det överlägset bästa alternativet ur såväl regional som lokal synvinkel. Nu redovisat material och Vägverkets ställningstagande häröver visar att Förbifart Stockholm är det alternativ som ur ett lokalt rinkeby-kista-perspektiv bäst tillgodoser både vägtransportbehovet och miljöaspekterna.

Förbifart Stockholm ingår i den regionala utvecklingsplanen. Korridoren är den som bäst ansluter till de regionala utvecklingsområdena. Förbifart Stockholm kommer att direkt ansluta till Norrortsleden i Häggvik. Denna länk håller på att byggas ut och en första etapp invigs redan till hösten 2007.

Förbifart Stockholm är det alternativ som bäst tillgodoser det framgångsrika samarbete som sker inom Kista Science city och avlastar det övriga interna trafiknätet, där flera kommuner berörs. Avsaknaden av tvärförbindelser och/eller bristande kapacitet i dessa vägar och gator har inneburit stora köproblem under högbelastningstid.

I Kista pågår en omfattande utbyggnad av gatunätet i samband med nyexploatering. Denna utbyggnad utgår från att biltrafik bättre ska kunna angöra Kista från Akallahållet, vilket kommer att innebära att det är väl förberett för en framtida utbyggd Förbifart Stockholm. Planerad Förbifart går nämligen endast norrut på E4 vid trafikplatsen vid Häggvik och det går således inte att ta av söderut på nuvarande E4.

Alternativet Diagonal Ulvsunda ansluter till E4 strax norr om Kista trafikplats. Det går inte att köra in från denna led till Kista och dess stora företagsområde. Angöringen till Kista från diagonalleden måste istället ske redan från tidigare trafikplats vid Enköpingsvägen och sedan via Kymlingelänken eller ske genom att åka förbi Kista på E4 och sedan tillbaka via Turebergssrondellen. Detta skulle medföra än större köer på redan belastade trafikleder och gator. Diagonal Ulvsunda blir ur Kistas synvinkel därför inte en förbifart beträffande den sista delen av leden förbi Stockholm. Belastningen på E4 i ytläge mellan Kista och Häggvik blir mycket stor. Härtill bidrar även Norrortsleden, om förbitrafik först måste gå på E4 mellan Häggvik och Kista. Istället för att minska med 30 000 fordon på nuvarande E4 enligt beräkningar för Förbifart Stockholm kommer trafiken att öka på denna vägsträcka. Det krävs enligt förslaget en utökning till hela åtta körfält. Ur miljösynvinkel är detta oacceptabelt för Kista företagsområde, blivande stadsdelen Kista Gård och bostadsområdena i Sollentuna. Redan idag har denna vägsträcka mycket för höga partikelutsläpp och är en av Storstockholms mest belastade områden.

Kombinationsalternativet uppfyller inte projektmålen, vilket förvaltningen med stöd av stadens fackförvaltningar konstaterade redan i förra remissomgången.

Förbifart Stockholm går i tunnel från Hästa klack under Igelbäcken och ligger längre från bebyggelsen i Akalla än Akallavägen. En utbyggnad av förbifarten innebär också att Akallavägen kan omvandlas till en lokalväg för långsamtgående trafik och även smaltas av, vilket gör att dess barriäreffekt på Järvafältet minskar. Allt detta innebär att Förbifart Stockholm kan accepteras även från lokala miljösynpunkter.

Förbifart Stockholm kommer upp i ytläge direkt efter bebyggelsen i Akalla, dock till en början i ett kraftigt försänkt läge. Pågående utbyggnad av lokalt vägnät kommer att vara väl förberett för att ta hand om trafik till Kistas stadsdelar, dels via Hanstavägen, dels via den nya led som går via Esbogatan och med en bro över till Kista Gård. Det är viktigt att leden i ytläge och trafikplatsen vid Akalla bullerskyddas mot bebyggelsen i Akalla och mot Hansta naturreservat.

Förvaltning vidhåller således sitt tidigare ställningstagande att Förbifart Stockholm är det bästa alternativet och anser att det uppfyller miljökraven.

Om beslut tas att bygga ut Förbifart Stockholm anser förvaltningen att en etapputbyggnad bör ske och att sträckan Häggvik-Hjulsta genomförs med förtur. Redan idag är trafiken på Akallavägen alltför belastande för de boende i Akalla och för Järvafältets grönområde. Staden har tvingats att göra en tidsbegränsad breddning av vägen för att minska köerna. När Norrortsleden tas i bruk fullt ut kommer trafiktrycket till och från Hjulsta och E 18 via Akallavägen att öka markant.

## **Skärholmens stadsdelsnämnd**

**Skärholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 21 maj 2007 förorda alternativ Förbifart Stockholm samt att överlämna och åberopa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Rebwar Hassan (mp), *bilaga*.

*Reservation* anfördes av Margareta Johansson (v), *bilaga*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Andrea Fermell m.fl. (m), (fp), (kd), *bilaga*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Bosse Ekvall m.fl. (s), *bilaga*.

**Skärholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 2 maj 2007 har i huvudsak följande lydelse.

### *Sammanfattning*

Skärholmen och Kungens Kurva ska utvecklas till en regional kärna. God tillgänglighet till

radiella och tangentiella leder och kollektivtrafikknutenpunkter är förutsättningar för områdets utveckling. Förbifart Stockholm tillkomst har därför stor betydelse. Det är därför viktigt att planerna för förbifart Stockholm inte försvårar eller fördröjer den fortsatta utbyggnaden av Skärholmen – Kungens Kurva.

Skärholmen och Kungens Kurva är två områden som på sikt ska växa samman och bli en regional kärna. När dessa två delar möts uppstår nya möjligheter till en stark gemensam utveckling. Många frågor måste lösas gemensamt av de två kommuner som berörs och de många möjligheterna behöver lyftas fram och belysas. Stockholm stad och Huddinge kommun har ett gemensamt arbete för att stödja områdets utveckling. Det råder en gemensam önskan från både regionalt och kommunalt håll att Skärholmen och Kungens Kurva ska utvecklas till en regional kärna. God tillgänglighet till radiella och tangentiella leder och kollektivtrafikknutenpunkter är förutsättningar för detta. Förbifart Stockholms tillkomst har därför stor betydelse.

Det är särskilt viktigt att planerna för förbifart Stockholm inte försvårar eller fördröjer den fortsatta utbyggnaden av Skärholmen – Kungens Kurva.

- Vilket alternativ förordas?

Alternativ Förbifart Stockholm förordas.

Stockholm är en storstadsregion och en motor för den svensk ekonomin, men vi har fått en proportionellt liten andel av senare års infrastruktursatsningar. Vår region saknar helt en förbifart medan nästan alla svenska orter efter stora vägar har minst en förbifart.

Förbifart Stockholm behövs för att Skärholmen – Kungens Kurva ska utvecklas till en regional kärna. Planerna för Förbifart Stockholm får inte försvåra eller fördröja den fortsatta utbyggnaden av Skärholmen – Kungens Kurva.

Även om det inte ingår i utredningen så borde möjligheten att färdas kollektivt på Förbifart Stockholm, undersökas.

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

Efter att ha tagit del av jämförelsen mellan de tre redovisade förslagen i vägutredningen väljer förvaltningen Förbifart Stockholm. Båda vägalternativen är enligt vägutredningen sannolikt samhällsekonomiskt lönsamma, men Förbifart Stockholm kan ge något bättre trafikekonomi på lång sikt. Dessutom är Förbifart Stockholm en viktig förutsättning för utvecklingen av Skärholmen - Kungens Kurva.

Förvaltningen tror inte att en nord-sydlig förbindelse längre in mot staden löser trafikproblemen i och runt Stockholm.

En fördel med Förbifart Stockholm är den mestadels går under jord i jämförelse med Yttre Tvärleden. Den knyter ihop regionen mellan sydväst och nordväst och förstör den gemensamma arbetsmarknaden.

- Vilka fördelar respektive nackdelar är särskilt viktiga att beakta?

Nackdelar är att vägutredningen uppvisar allvarliga funktionella brister rörande områdets anslutningar till Förbifarten i Kungens Kurva. Trafikledernas barriärverkan i området förstärks också. Detta försvårar eller omöjliggör utvecklingen av funktionellt sammanhängande regionkärna på platsen.

Stockholm stad och Huddinge kommun har sedan en längre tid samarbetat i sakfrågor för utveckling av området kring Kungens Kurva – Skärholmen vilket i RUFS (*Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen*) pekades ut som en regional kärna. Detta bekräftas i Stockholms ”Söderortsvision och av pågående samarbetsprojekt mellan Huddinge och Stockholm som syftar till att förstärka samband och kommunikationer mellan områdena.

I Vägverkets vägutredning är anslutningar och utformning av trafikplats förlagda till Kungens Kurva – Skärholmen.

Stockholm stad och Huddinge kommun har klargjort att en sådan lösning inte är acceptabel eller förenlig med områdets planerade utveckling som regional kärna.

Kommunerna har vid två tillfällen initierat nya studier genom Tyréns och WSP/Carl Bro att hitta alternativa lösningar för förbifartens sträckning genom området samt lokala anslutningar.

WSP/Carl Bros trafiklösning ökar möjligheterna avsevärt för en snabbare utveckling av området.

Åtgärder för att förbättra trafiksituationen och öka integrationen lokalt kan initieras omedelbart. WSP/Carl Bro-alternativet medger en framtida struktur med tydlig separering av det lokala och regionala vägnätet samt en bra trafikfördelning, vilken medför att planskilda

korsningar på lokalgatunätet och andra större lokala trafikapparater sannolikt kan undvikas.

WSP/Carl Bro-alternativet ger av jämförda alternativ bäst förutsättningar för kort-och långsiktig utveckling av den regionala kärnan med hänsyn till uppställda kriterier.

Störningar under byggtiden blir minst påtagliga av samtliga alternativ beroende på att själva huvudbyggplatsen förläggs till Vårby backe, istället för att hamna mitt i kärnan av Skärholmen och Kungens Kurva. Störningarna skulle eventuellt kunna minimeras under byggtiden om det gavs möjlighet att leda befintlig trafik genom naturområdet vid sidan om dagens vägområde vid Vårby Backe. Detta skulle förmodligen sammantaget även innebära att kostnaderna blir lägre i förhållande till de övriga alternativen eftersom det inte ingår i kostnads-kalkylen.

Vägprojektet måste därför överarbetas vid Skärholmens trafikplats så att:

- Bättre tillgänglighet skapas till trafikledssystemet genom att störande och svårorienterade omvägar undviks.

- Dagens trafikbarriär på platsen reduceras så att den på sikt kan överbyggas med en sammanhängande stadsbyggd mellan Skärholmen och Kungens Kurva

Vid utbyggnad av Förbifart Stockholm måste parallellt en utbyggnad av kollektivtrafiken genomföras dvs. utbyggnad av T-banan, tvärspårvägen och busstrafiken.

I väntan på att det skall bli någon förbifart kan man utveckla kollektivtrafiken så att den på ett effektivare sätt kan ta hand om en ökande andel av persontransporterna. Stora förbättringar kan uppnås på kort sikt utan att vänta på nya spårförbindelser genom att bygga en bro över E4 - E20 mellan Smista och Sättra där man har tänkt att tvärspårvägen skall gå för att trafikera den med stombussförbindelse mellan Älvsjö – Fruängen – Smista – Sättra/Skärholmen – Kungens Kurva – Flemingsberg.

## **Spånga-Tensta stadsdelsnämnd**

**Spånga-Tensta stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 15 maj 2007 att som svar på remissen överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Jonas Ljungstedt (v) och Awad Hersi (mp), *bilaga*.

**Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 25 april 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsnämnden förordade förbifart Stockholm i sitt tidigare remissvar på vägutredningen den 25 augusti 2005. I Vägverkets ställningstagande har det inte framförts något som ger förvaltningen anledning att föreslå nämnden ändra sitt förord. Förvaltningen hänvisar därför till detta remissvar. Då framhöll bl.a. nämnden Förbifart Stockholms betydelse för företagen i Lunda företagsområde. Vidare framhölls betydelsen av att vägen förläggs i försänkt läge mellan Hjulsta och Akalla trafikplatser för att minimera barriäreffekterna i Igelbäckens dalgång och för att minska bullerstörningarna. Dessa synpunkter kvarstår

## RESERVATIONER M.M.

**Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av Mats Lindqvist (mp) enligt följande

att avslå kontorets förslag samt att anföra följande:

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 draga genom så ekologiskt och rekreativt värdefulla områden som möjligt.

*Reservation* anfördes av Torhild Lamo (v) enligt följande

att avslå förslaget samt att överlämna följande som svar på remissen

Att minska biltrafiken är den enskilt viktigaste åtgärden vi kan göra för att få ner utsläppen och minska klimatpåverkan. Storskaliga motorvägsåtgärder leder till ökad vägtrafik, vilket ger ökade utsläpp. Framtidens trafiklösningar måste därför istället vara att bygga ut kollektivtrafiken. Genom att den så kallade Förbifart Stockholm byggs kommer bilåkandet att öka och därmed också utsläppen av koldioxid. Enligt Vägverkets första miljökonsekvensbeskrivning kommer koldioxidutsläppen att öka med fem procent i Stockholms län som resultat av detta. Som en jämförelse ledde försöket med trängselavgifter till en nedgång i länet med två procent. Effekterna från trängselavgifter kombinerade med ökad kollektivtrafik skulle alltså snabbt ätas upp. Detta samtidigt som Sverige genom EU har förpliktat sig till att sänka sina utsläpp med 30 procent.

Att se Förbifart Stockholm som den enda möjligheten att utveckla tätorten Stockholm ter sig ganska absurt i skenet av den heta klimat- och miljödebatt som hållit i sig i mer än ett halvår. Det är uppenbart att Förbifarten innebär att vi ytterligare låser in oss i ett transportsystem som är långsiktigt ohållbart.

Länsstyrelsen har tidigare visat på att Förbifart Stockholm är oförenlig med riksintressen och bryter med miljöbalken (MB). Vägverkets miljökonsekvensbeskrivning visar att Förbifart Stockholm på vissa platser skulle medföra stora och bestående negativa förändringar av landskapet som påtagligt skadar riksintressen för natur- och kulturmiljö enligt 3 kap. 6 § MB.

Enligt Gabriel Michanek, professor i miljö- och naturresursrätt, innebär Förbifart Stockholm med stor sannolikhet att områden av riksintresse enligt 4 kap. 2 § MB (”Mälarens öar och stränder”) skadas påtagligt. I så fall hindras alternativet enligt huvudregeln. Möjligheten för undantag för ”utvecklingen av befintliga tätorter” innebär sannolikt inte att Förbifart

Stockholm kan genomföras. Enligt Michanek hindras Förbifart Stockholm av lokaliseringskravet i 2 kap. 6 § MB även om den mot förmodan skulle anses klara kraven enligt 3–4 kap. MB. Allt tyder därför, enligt Michanek, på att alternativ Diagonal Ulvsunda medför mindre intrång och olägenheter från miljösynpunkt, samtidigt som Vägverket inte har visat att denna lokalisering skulle utgöra ett orimligt krav enligt 2 kap. 7 § MB.

Den samhällsekonomiska analysen av Förbifarten har fått kritik från många håll. En rapport (*Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet*) från KTH våren 2007 tar upp en rad brister i den tidigare gjorda samhällsekonomiska analysen av en nord-sydlig förbindelse.

Rapporten pekar bland annat på att miljöaspekter ofta får ett begränsat genomslag i samhällsekonomiska analyser. Detta trots transportsektorns stora miljöpåverkan och trots de klimatpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. En av orsakerna är att man prissätter miljöpåverkan mycket lågt och att man inte räknar med utsläpp från byggande av vägarna, drift och underhåll och byggande av nya bilar som trafikerar vägen och produktion av bränsle. En

annan nyligen publicerad studie visar på att denna indirekta energi för Södra Länken är dubbelt så stor som energin för själva vägtransporten.

Rapporten pekar också på att den ursprungliga samhällsekonomiska analysen inte har räknat in trängselavgifter i Stockholm. Nu vet vi att trängselavgifterna ska återinföras och rapporten visar att med trängselavgifter så är varken alternativen Förbifart Stockholm eller Diagonal Ulvsunda längre samhällsekonomiskt lönsamma, även om man då inte räknar in de miljöaspekter som här nämnts.

I den samhällsekonomiska analysen har heller inte priset för de naturintrång byggena medför räknats in.

Varken kombinationsalternativet eller det så kallade Noll-alternativet har blivit utförlig behandlat. I Nollalternativet har viktiga omvärldsfaktorer negligerats. En av dem är just trängselavgifterna, som inte beaktas i detta alternativ trots att de alltså återinförs redan till sommaren. Kostnadsökningar för vägbyggen har inte uppdaterats. Det faktum att klimatpolitiken kräver högre bensinpriser och på längre sikt mindre transportbehov har inte beaktats. Sammantaget har detta lett till att den samhällsekonomiska lönsamheten för en ny väg har över-skattats i kalkylen.

Förbifartens effekter på regionens struktur och totala transportbehov har heller inte beaktats ordentligt. Vägen skulle stimulera ett alltmer utglesat bebyggelsemönster med ökade transportbehov och försämrat underlag för kollektivtrafik.

Vägverkets egen fyrstegsprincip, som bygger på att utbyggnad av väg är det sista alternativet och att man i första hand bör titta på hur befintligt vägnät kan användas mer effektivt, är föredömlig. Det är därför underligt att kombinationsalternativet fått en så undanskymd plats. Att med hjälp av trängselavgifter och en rejäl kapacitetshöjning i kollektivtrafiken utnyttja befintliga vägar bättre och dessutom minska de totala transportbehoven vore både samhälls-ekonomiskt och miljömässigt mycket mer effektivt.

Att satsa på ökade vägutbyggnader är att backa in i framtiden. Stockholms län behöver mer och billigare kollektivtrafik så att det blir än lättare för de som i dag åker bil att ställa bilen hemma.

*Särskilt uttalande* gjordes av Jan Valeskog m.fl. (s) enligt följande

Förbifart Stockholm är det alternativ som bäst uppfyller en rad viktiga målsättningar för regionens utveckling. Regionförstoringen understöds genom ökad kapacitet i nord-sydlig riktning utan att leda in trafik i regioncentrum. Samtidigt kan vi, tack vare kapacitetsförstärkningen i det halvcentrala bandet, uppnå en sådan regionförstoring utan att betala priset för en alltför utspridd bebyggelse med medföljande ökad total trafikmängd.

Vi anser dock att det vore positivt om en studie av möjligheten att tunnelförlägga delar av sträckningen inom Stockholms kommun gjordes. Exempelvis vid överfarten från Lovön till Grimsta, eller i mer befolkningstäta delar.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att som svar på remissen anföra följande.

Innan en vidare planeringen för motorvägutbyggnad som Nord-Sydlig förbindelse i Stockholm görs måste trängselavgifter och utbyggd kollektivtrafik genomföras. Först då kan man ta ställning till om vägförbindelserna över Mälaren behöver byggas ut eller om styrande åtgärder och kollektivtrafiksatsningar räcker för att få god framkomlighet. Detta överensstämmer med den fyrstegsprincip som ska vägleda Vägverket i deras arbete, men som inte har tillåtit påverka planeringen i detta projekt.

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 20 miljarder kronor, 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 planeras leden över ett av de mest kulturhistoriskt värdefulla områdena i Sverige och kommer leda

till en irreversibel utarmning av vårt kulturarv. Dessutom kommer leden dras på bro genom ett av Stockholms stads mest värdefulla naturområden, Naturreservatet Grimsta. Grimsta naturreservat är än så länge den platsen i Stockholms stad som har lägst bullernivåer. När en sexfilig motorled dras rakt in i reservatet kommer detta värde vara utplånat.

Förbifart Stockholm kommer om den byggs också 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.

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 oexploaterade grönområden som finns kvar i regionen. Lovön är idag unikt bland världens storstäder. 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 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.

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. Förbifarten 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.

I Europas övriga storstäder diskuterar man hur man måste hitta nya, andra former och tänkesätt för transportsystemen än de som upp-fanns under det förra århundradet. Det är bara här i "staden Efter" i norra Europa, som man fortfarande kan sitta och på fullt allvar diskutera hur man ska kunna öka biltrafiken genom olika motorvägs-alternativ, helst draga genom så ekologiskt och rekreativt värdefulla områden som möjligt.

Vidare ställer sig nämnden frågande till en förbifarts betydelse ur trängselsynpunkt. De allra flesta resenärer i Stockholmsregionen ska till eller från staden kärna! Våldigt få har för avsikt att passera från norr till syd och tvärtom. Det är en konstig tanke att bilresenärerna bara har för avsikt att passera Stockholm.

Det förvaltningsutlåtande som miljönämnden fått angående tillåtlighetsprövningen av Förbifart Stockholm är undermåligt utformat, resonemangen går emot varandra och flera uttalanden saknar helt underbyggnad som gör att de kan värderas. Det rättsliga utlåtandet är häpnadsväckande i sin slutsats att riksintressen inte utgör något som helst hinder för motervägsbygget eftersom det är en "normal utveckling av tätort" och det är tillfredsställande att vid fråga få veta att det inte är någon av förvaltningens anställda jurister som skrivit denna del.

Ett socialt perspektiv på frågan är intressant. Vem anser att det behövs snabbare och större förbifarter i Skärholmen? Vilka vill hellre ha mindre trafik och mindre utsläpp och en bra kollektivtrafik med bevarade natur- och kulturområden. Det är en mindre del av befolkning i stadsdelen som vill ha mer trafik. Därför är det jätteviktigt att börja med att öka samrådet med befolkningen. Skärholmsborna påpekar det ekologiskt, socialt och ekonomiskt ohållbara i vägverkets förslag och efterlyser andra sätt att lösa trafikproblemen i Stockholm

Enligt naturskyddsföreningen i Stockholm har samrådet enbart gällt vilken av tre tänkbara vägkorridorer som ska uteslutas från vidare utredning. Vägverket har under de offentliga samrådsmötena inte i något avseende velat precisera i vilken mån de olika alternativen är tänkta att byggas i ytläge resp. i tunnlar. Denna aspekt är samtidigt helt avgörande för att bedöma alternativens lämplighet, inte minst från ekonomiska och miljömässiga synpunkter. Det preliminära utredningsmaterialet om konflikter med naturvärden, kulturmiljö-värden och rekreativevärden har vid samrådsmötena redovisats endast vid de tillfällen någon i publiken särskilt har begärt detta. Det underlag angående bl a skadorna på naturvärden, friluftsliv och kulturmiljö av de olika alternativen som hittills redovisats, visar entydigt att Förbifart Stockholm är det av de tre utbyggnads-alternativen som skulle ge de överlägset värsta skadorna.

Alternativet Förbifart Stockholm strider därtill, mot miljöbalken 4 kap, 1 och 2 §§, där Mälaren med öar och strandområden i särskild ordning skyddas mot åtgärder som "påtagligt skadar områdets natur- och kulturvärden" och där dessutom turismens och friluftslivets intressen särskilt ska beaktas vid exploateringsföretag.



*Reservation* anfördes av Anders Nordenskiöld (v) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att avslå förslaget och som svar på remissen anför följande.

Att minska biltrafiken är den enskilt viktigaste åtgärden vi kan göra för att få ner utsläppen och minska klimatpåverkan. Storskaliga motorvägssatsningar leder till ökad vägtrafik, vilket ger ökade utsläpp. Framtidens trafiklösningar måste därför istället vara att bygga ut kollektivtrafiken. Genom att den så kallade Förbifart Stockholm byggs kommer bilåkandet att öka och därmed också utsläppen av koldioxid. Enligt Vägverkets första miljökonsekvensbeskrivning kommer koldioxidutsläppen att öka med fem procent i Stockholms län som resultat av detta. Som en jämförelse ledde försöket med trängselavgifter till en nedgång i länet med två procent. Effekterna från trängselavgifter kombinerade med ökad kollektivtrafik skulle alltså snabbt ätas upp. Detta samtidigt som Sverige genom EU har förpliktat sig till att sänka sina utsläpp med 30 procent.

Att se Förbifart Stockholm som den enda möjligheten att utveckla tätorten Stockholm ter sig ganska absurt i skenet av den heta klimat- och miljödebatt som hållit i sig i mer än ett halvår. Det är uppenbart att Förbifarten innebär att vi ytterligare låser in oss i ett transport-system som är långsiktigt ohållbart.

Länsstyrelsen har tidigare visat på att Förbifart Stockholm är oförenlig med riksintressen och bryter med miljöbalken (MB). Vägverkets miljökonsekvensbeskrivning visar att Förbifart Stockholm på vissa platser skulle medföra stora och bestående negativa förändringar av landskapet som påtagligt skadar riksintressen för natur- och kulturmiljö enligt 3 kap. 6 § MB.

Enligt Gabriel Michanek, professor i miljö- och naturresursrätt, innebär Förbifart Stockholm med stor sannolikhet att områden av riksintresse enligt 4 kap. 2 § MB ("Mälarens öar och stränder") skadas påtagligt. I så fall hindras alternativet enligt huvudregeln. Möjligheten för undantag för "utvecklingen av befintliga tätorter" innebär sannolikt inte att Förbifart Stockholm kan genomföras. Enligt Michanek hindras Förbifart Stockholm av lokaliseringskravet i 2 kap. 6 § MB även om den mot förmodan skulle anses klara kraven enligt 3–4 kap. MB. Allt tyder därför, enligt Michanek, på att alternativ Diagonal Ulvsunda medför mindre intrång och olägenheter från miljösynpunkt, samtidigt som Vägverket inte har visat att denna lokalisering skulle utgöra ett orimligt krav enligt 2 kap. 7 § MB.

Den samhällsekonomiska analysen av Förbifarten har fått kritik från många håll. En rapport (*Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet*) från KTH våren 2007 tar upp en rad brister i den tidigare gjorda samhällsekonomiska analysen av en nord-sydlig förbindelse.

Rapporten pekar bland annat på att miljöaspekter ofta får ett begränsat genomslag i samhällsekonomiska analyser. Detta trots transportsektorns stora miljöpåverkan och trots de klimatpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. En av orsakerna är att man prissätter miljöpåverkan mycket lågt och att man inte räknar med utsläpp från byggande av vägarna, drift och underhåll och byggande av nya bilar som trafikerar vägen och produktion av bränsle. En annan nyligen publicerad studie visar på att denna indirekta energi för Södra Länken är dubbelt så stor som energin för själva vägtransporten.

Rapporten pekar också på att den ursprungliga samhällsekonomiska analysen inte har räknat in trängselavgifter i Stockholm. Nu vet vi att trängselavgifterna ska återinföras och rapporten visar att med trängsel----avgifter så är varken alternativet Förbifart Stockholm eller Diagonal Ulvsunda längre samhällsekonomiskt lönsamma, även om man då inte räknar in de miljöaspekter som här nämnts.

I den samhällsekonomiska analysen har heller inte priset för de naturintrång byggerna medför räknats in.

Varken kombinationsalternativet eller det så kallade Noll-alternativet har blivit utförlig behandlat. I Nollalternativet har viktiga omvärlds-faktorer negligerats. En av dem är just trängselavgifterna, som inte beaktas i detta alternativ trots att de alltså återinförs redan till sommaren. Kostnadsökningar för vägbyggen har inte uppdaterats. Det faktum att klimatpolitiken kräver högre bensinpriser och på längre sikt mindre transportbehov har inte beaktats. Sammantaget har detta lett till att den samhällsekonomiska lönsamheten för en ny väg har över-skattats i kalkylen.

Förbifartens effekter på regionens struktur och totala transportbehov har heller inte beaktats ordentligt. Vägen skulle stimulera ett alltmer utglesat bebyggelsemönster med ökade transportbehov och försämrat underlag för kollektivtrafik.

Vägnätets egen fyrstegsprincip, som bygger på att utbyggnad av väg är det sista alternativet och att man i första hand bör titta på hur befintligt vägnät kan användas mer effektivt, är föredömlig. Det är därför underligt att kombinationsalternativet fått en så undanskymd plats. Att med hjälp av trängselavgifter och en rejäl kapacitets-höjning i kollektivtrafiken utnyttja befintliga vägar bättre och dessutom minska de totala transportbehoven vore både samhälls-ekonomiskt och miljömässigt mycket mer effektivt.

Att satsa på ökade vägutbyggnader är att backa in i framtiden. Stockholms län behöver mer och billigare kollektivtrafik så att det blir än lättare för de som i dag åker bil att ställa bilen hemma.

*Särskilt uttalande* gjordes av Gunni Ekdahl m.fl. (s) enligt följande

Förbifart Stockholm är det alternativ som bäst uppfyller en rad viktiga målsättningar för regionens utveckling. Regionförstoringen understöds genom ökad kapacitet i nord- sydlig riktning utan att leda in trafik i regioncentrum. Samtidigt kan vi, tack vare kapacitetsförstärkningen i det halvcentrala bandet, uppnå en sådan regionförstoring utan att betala priset för en alltför utspridd bebyggelse med medföljande ökad total trafikmängd.

Vi anser dock att det vore positivt om en studie av möjligheten att tunnelförlägga delar av sträckningen inom Stockholms kommun gjordes. Exempelvis vid överfarten från Lovön till Grimsta, eller i mer befolkningstäta delar.

### **Exploateringsnämnden**

*Reservation* anfördes av Emilia Hagberg (mp) enligt följande

att som svar på remissen anförda följande:

Innan en vidare planeringen för motorvägutbyggnad som Nord-Sydlig förbindelse i Stockholm görs måste trängselavgifter och utbyggd kollektivtrafik genomföras. Först då kan man ta ställning till om vägförbindelserna över Mälaren behöver byggas ut eller om styrande åtgärder och kollektivtrafiksatsningar räcker för att få god framkomlighet. Detta överensstämmer med den fyrstegsprincip som ska vägleda Vägverket i deras arbete, men som inte har tillåtit påverka planeringen i detta projekt.

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 20 miljarder kronor, 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 planeras leden över ett av de mest kulturhistoriskt värdefulla områdena i Sverige och kommer leda till en irreversibel utarmning av vårt kulturarv. Dessutom kommer leden dras på bro genom ett av Stockholms stads mest värdefulla naturområden, Naturreservatet Grimsta. Grimsta naturreservat är än så länge den platsen i Stockholms stad som har lägst bullernivåer. När en sexfilig motorled dras rakt in i reservatet kommer detta värde vara utplånat.

Förbifart Stockholm kommer om den byggs också 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 klimatåtgärderna i 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.

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

Att avslå förslaget samt att överlämna följande som svar på remissen:

Att minska biltrafiken är den enskilt viktigaste åtgärden vi kan göra för att få ner utsläppen och minska klimatpåverkan. Storskaliga motorvägssatsningar leder till ökad vägtrafik, vilket ger ökade utsläpp. Framtidens trafiklösningar måste därför istället vara att bygga ut kollektivtrafiken. Genom att den så kallade Förbifart Stockholm byggs kommer bilåkandet att öka och därmed också utsläppen av koldioxid. Enligt Vägverkets första miljökonsekvensbeskrivning kommer koldioxidutsläppen att öka med fem procent i Stockholms län som resultat av detta. Som en jämförelse ledde försöket med trängselavgifter till en nedgång i länet med två procent. Effekterna från trängselavgifter kombinerade med ökad kollektivtrafik skulle alltså snabbt ätas upp. Detta samtidigt som Sverige genom EU har förpliktigt sig till att sänka sina utsläpp med 30 procent.

Att se Förbifart Stockholm som den enda möjligheten att utveckla tätorten Stockholm ter sig ganska absurt i skenet av den heta klimat- och miljödebatt som hållit i sig i mer än ett halvår. Det är uppenbart att Förbifarten innebär att vi ytterligare låser in oss i ett transportsystem som är långsiktigt ohållbart.

Länsstyrelsen har tidigare visat på att Förbifart Stockholm är oförenlig med riksintressen och bryter med miljöbalken (MB). Vägverkets miljökonsekvensbeskrivning visar att Förbifart

Stockholm på vissa platser skulle medföra stora och bestående negativa förändringar av landskapet som påtagligt skadar riksintressen för natur- och kulturmiljö enligt 3 kap. 6 § MB.

Enligt Gabriel Michanek, professor i miljö- och naturresursrätt, innebär Förbifart Stockholm med stor sannolikhet att områden av riksintresse enligt 4 kap. 2 § MB ("Mälarens öar och stränder") skadas påtagligt. I så fall hindras alternativet enligt huvudregeln. Möjligheten för undantag för "utvecklingen av befintliga tätorter" innebär sannolikt inte att Förbifart Stockholm kan genomföras.

Enligt Michanek hindras Förbifart Stockholm av lokaliseringskravet i 2 kap. 6 § MB även om den mot förmodan skulle anses klara kraven enligt 3–4 kap. MB. Allt tyder därför, enligt Michanek, på att alternativ Diagonal Ulvsunda medför mindre intrång och olägenheter från miljösynpunkt, samtidigt som Vägverket inte har visat att denna lokalisering skulle utgöra ett orimligt krav enligt 2 kap. 7 § MB.

Den samhällsekonomiska analysen av Förbifarten har fått kritik från många håll. En rapport (*Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet*) från KTH våren 2007 tar upp en rad brister i den tidigare gjorda samhällsekonomiska analysen av en nord-sydlig förbindelse.

Rapporten pekar bland annat på att miljöaspekter ofta får ett begränsat genomslag i samhällsekonomiska analyser. Detta trots transportsektorns stora miljöpåverkan och trots de klimatpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. En av orsakerna är att man prissätter miljöpåverkan mycket lågt och att man inte räknar med utsläpp från byggande av vägarna, drift och underhåll och byggande av nya bilar som trafikerar vägen och produktion av bränsle. En annan nyligen publicerad studie visar på att denna indirekta energi för Södra Länken är dubbelt så stor som energin för själva vägtransporten.

Rapporten pekar också på att den ursprungliga samhällsekonomiska analysen inte har räknat in trängselavgifter i Stockholm. Nu vet vi att trängselavgifterna ska återinföras och rapporten visar att med trängselavgifter så är varken alternativen Förbifart Stockholm eller Diagonal Ulvsunda längre samhällsekoniskt lönsamma, även om man då inte räknar in de miljöaspekter som här nämnts.

I den samhällsekonomiska analysen har heller inte priset för de naturintrång byggena medför räknats in.

Varken kombinationsalternativet eller det så kallade Noll-alternativet har blivit utförlig behandlat. I Nollalternativet har viktiga omvärldsfaktorer negligerats. En av dem är just trängselavgifterna, som inte beaktas i detta alternativ trots att de alltså återinförs redan till sommaren. Kostnadsökningar för vägbyggen har inte uppdaterats. Det faktum att klimatpolitiken kräver högre bensinpriser och på längre sikt mindre transportbehov har inte beaktats. Sammantaget har detta lett till att den samhällsekonomiska lönsamheten för en ny väg har över-skattats i kalkylen.

Förbifartens effekter på regionens struktur och totala transportbehov har heller inte beaktats ordentligt. Vägen skulle stimulera ett alltmer utglesat bebyggelsemönster med ökade transportbehov och försämrat underlag för kollektivtrafik.

Vägnätets egen fyrstegsprincip, som bygger på att utbyggnad av väg är det sista alternativet och att man i första hand bör titta på hur befintligt vägnät kan användas mer effektivt, är föredömlig. Det är därför underligt att kombinationsalternativet fått en så undanskymd plats. Att med hjälp av trängselavgifter och en rejäl kapacitetshöjning i kollektivtrafiken utnyttja befintliga vägar bättre och dessutom minska de totala transportbehoven vore både samhälls-ekonomiskt och miljömässigt mycket mer effektivt.

Att satsa på ökade vägutbyggnader är att backa in i framtiden. Stockholms län behöver mer och billigare kollektivtrafik så att det blir än lättare för de som i dag åker bil att ställa bilen hemma.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mirja Räihä Järvinen m.fl. (s) enligt följande

Förbifart Stockholm är det alternativ som bäst uppfyller en rad viktiga målsättningar för regionens utveckling. Regionförstoringen understöds genom ökad kapacitet i nord- syddlig riktning utan att leda in trafik i regioncentrum. Samtidigt kan vi, tack vare kapacitetsförstärkningen i det halvcentrala bandet, uppnå en sådan regionförstoring utan att betala priset för en alltför utspridd bebyggelse med medföljande ökad total trafikmängd.

Vi anser dock att det vore positivt om en studie av möjligheten att tunnelförlägga delar av sträckningen inom Stockholms kommun gjordes. Exempelvis vid överfarten från Lovön till Grimsta, eller i mer befolkningstäta delar.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

*Reservation* anfördes av Åsa Romson (mp) enligt följande

att miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle besluta

1. att i första hand återremittera ärendet för ordentlig beredning av förvaltningen
2. att om återremissförslaget inte vinner bifall, avslå förslaget och lämna remissen utan eget ställningstagande från nämnden
3. därutöver anföra följande.

Det förvaltningsutlåtande som nämnden fått angående tillåtelseprövningen av Förbifart Stockholm är undermåligt utformat, resonemangen går på ställen emot varandra och flera uttalanden saknar helt underbyggnad som gör att de kan värderas. Det rättsliga utlåtandet är häpnadsväckande i sin slutsats att riksintressen inte utgör något som helst hinder för motorvägsbygget eftersom det är en ”normal utveckling av tätort”. En sådan tolkning gör flera av miljöbalkens skyddsregler meningslösa. Det är då tillfredsställande att vid fråga få veta att det inte är någon av förvaltningens anställda jurister som skrivit denna del.

Det är uppenbart att ärendet inte hunnits med att hanteras på riktigt sätt. Ärendets natur är sådant att nämnden antingen måste säkerställa en ny beredning, eller att nämnden inte lämnar remissvar på detta ärende.

*Reservation* anfördes av Eva Louise Erlandsson Slorach m.fl. (s) enligt följande

att miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle besluta att överlämna och återropa förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Eva Tina Kratz (v) enligt följande

att i första hand återremittera förslaget att i andra hand om återremissförslaget inte vinner bifall, avslå förslaget och lämna remissen utan eget ställningstagande från nämnden samt att därutöver anföra följande:

Vi vill återremittera förslaget då vi anser att det bygger på svagt underlag. I miljöförvaltningens tjänsteutlåtande anges att miljöbalken inte utgör hinder för att godkänna alternativ Förbifart Stockholm, med hänvisning till att den utgör en normal utveckling av tätort, som kan

innebära att undantag görs. Gabriel Michanek, professor i miljö- och naturresursrätt i rättsvetenskap, har granskat Förbifartens förhållande till miljöbalken. Han kommer till en annan slutsats än förvaltningen. Michanek menar att en bokstavlig tolkning av att utveckling av tätort berättigar all typ av verksamhet undergräver miljöbalken som sådan, vars övergripande syfte är att främja en hållbar utveckling. En enligt Michanek mer rimlig tolkning är istället att tillgängliga alternativ ska beaktas: "...;om ett alternativ i huvudsak uppfyller samma ändamål utan att skada de intressen som balken avser att skydda, så främjas en hållbar utveckling om det alternativet väljs."

Att se Förbifart Stockholm som den enda möjligheten att utveckla tätorten Stockholm ter sig ganska absurt i skenet av den heta klimat- och miljödebatt som hållit i sig i mer än ett halvår. Det är uppenbart att Förbifarten innebär att vi ytterligare låser in oss i ett transportsystem som är långsiktigt ohållbart. Det är märkligt att miljöförvaltningen inte reagerat på detta.

Mälarens sjöar och stränder är av riksintresse med hänsyn till dess natur- och kulturmiljövärden. I Vägverkets Miljökonsekvensbeskrivning av Förbifarten konstateras bland annat att den sammantagna negativa konsekvensen för landskapskaraktären och kulturmiljön är stora. Michaneks slutsats är att Förbifarten strider mot miljöbalken i flera paragrafer.

Att minska biltrafiken är den enskilt viktigaste åtgärden vi kan göra för att få ner utsläppen och minska klimatpåverkan. Storskaliga motorvägssatsningar leder till ökad vägtrafik, vilket ger ökade utsläpp. Framtidens trafiklösningar måste därför istället vara att bygga ut kollektivtrafiken. Genom att den så kallade Förbifart Stockholm byggs kommer bilåkandet att öka och därmed också utsläppen av koldioxid. Enligt Vägverkets första miljökonsekvensbeskrivning kommer koldioxidutsläppen att öka med fem procent i Stockholms län som resultat av detta. Som en jämförelse ledde försöket med trängselavgifter till en nedgång i länet med två procent. Effekterna från trängselavgifter kombinerade med ökad kollektivtrafik skulle alltså snabbt ätas upp. Detta samtidigt som Sverige genom EU har förpliktigt sig till att sänka sina utsläpp med 30 procent.

Den samhällsekonomiska analysen av Förbifarten har fått kritik från många håll. En rapport (*Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet*) från KTH våren 2007 tar upp en rad brister i den tidigare gjorda samhällsekonomiska analysen av en nord-sydlig förbindelse.

Rapporten pekar bland annat på att miljöaspekter ofta får ett begränsat genomslag i samhällsekonomiska analyser. Detta trots transportsektorns stora miljöpåverkan och trots de klimatpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. En av orsakerna är att man prissätter miljöpåverkan mycket lågt och att man inte räknar med utsläpp från byggande av vägarna, drift och underhåll och byggande av nya bilar som trafikerar vägen och produktion av bränsle. En annan nyligen publicerad studie visar på att denna indirekta energi för Södra Länken är dubbelt så stor som energin för själva vägtransporten.

Rapporten pekar också på att den ursprungliga samhällsekonomiska analysen inte har räknat in trängselavgifter i Stockholm. Nu vet vi att trängselavgifterna ska återinföras och rapporten visar att med trängselavgifter så är varken alternativen Förbifart Stockholm eller Diagonal Ulvsunda längre samhällsekonomiskt lönsamma, även om man då inte räknar in de miljöaspekter som här nämnts.

I den samhällsekonomiska analysen har heller inte priset för de naturintrång byggerna medför räknats in.

I Naturskyddsföreningens remissvar lyfts kritik mot hur viktiga omvärldsfaktorer negligerats i bedömningen av det så kallade Noll-alternativet. En av dem är just trängselavgifterna, som inte beaktas i detta alternativ trots att de återinförs redan till sommaren. Kostnadsökningar för vägbyggen har inte uppdaterats. Det faktum att klimatpolitiken kräver högre bensinpriser och på längre sikt mindre transportbehov har inte beaktats. Sammantaget har detta lett till att den samhällsekonomiska lönsamheten för en ny väg har överskattats i kalkylen.

Förbifartens effekter på regionens struktur och totala transportbehov har heller inte beaktats ordentligt. Vägen skulle stimulera ett alltmer utglesat bebyggelsemönster med ökade transportbehov och försämrat underlag för kollektivtrafik.

Vägverkets egen fyrstegsprincip, som bygger på att utbyggnad av väg är det sista alternativet och att man i första hand bör titta på hur befintligt vägnät kan användas mer effektivt, är föredömlig. Det är därför underligt att kombinationsalternativet fått en så undanskymd plats. Att med hjälp av trängselavgifter och en rejäl kapacitetshöjning i kollektivtrafiken utnyttja

befintliga vägar bättre och dessutom minska de totala transportbehoven vore både samhälls-ekonomiskt och miljömässigt mycket mer effektivt.

Att satsa på ökade vägutbyggnader är att backa in i framtiden. Stockholms län behöver mer och billigare kollektivtrafik så att det blir än lättare för de som i dag åker bil att ställa bilen hemma.

*Särskilt uttalande* gjordes av Åsa Romson (mp) enligt följande

Innan en vidare planering för motorvägutbyggnad som Nord-Sydlig förbindelse i Stockholm görs måste trängselavgifter och utbyggd kollektivtrafik genomföras. Först då kan man ta ställning till om vägförbindelserna över Mälaren behöver byggas ut eller om styrande åtgärder och kollektivtrafiksatsningar räcker för att få god framkomlighet. Detta överensstämmer med den fyrstegsprincip som ska vägleda Vägverket i deras arbete, men som inte har tillåtit påverka planeringen i detta projekt.

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 20 miljarder kronor, 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 planeras leden över ett av de mest kulturhistoriskt värdefulla områdena i Sverige och kommer leda till en irreversibel utarmning av vårt kulturarv. Dessutom kommer leden dras på bro genom ett av Stockholms stads mest värdefulla naturområden, Naturreservatet Grimsta. Grimsta naturreservat är än så länge den platsen i Stockholms stad som har lägst bullernivåer. När en sexfilig motorled dras rakt in i reservatet kommer detta värde vara utplånat. Också Järvafältet kan komma att påverkas negativt.

Förbifart Stockholm kommer om den byggs också 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.

## **Bromma stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Eie Herlitz (mp) enligt följande

Nämnden borde besluta att avslå tjänsteutlåtandet och att föreslå en ny trafikutredning som innebär minskad total biltrafik i Stockholmsregionen och en kraftigt ökad kollektivtrafikandel av resorna.

I övrigt anföras:

Förbifart Stockholm är det största miljöhotet mot regionen inom trafikområdet. Leden skapar en massa ny trafik samtidigt som den inte avlastar överfulla centrala leder - Essingeleden, Centralbron, Frösundaleden i Solna - samt innerstadens gator i någon nämnvärd mängd.

Leden går visserligen i tunnel men har flera på- och avfarter i markplanet, som ökar trafiken i respektive områden. Förbifartmotorvägens största hot är dock på längre sikt, då den "amerikaniserar" de yttre förorterna.

I USA har det visat sig att högklassiga vägar i ytterområden drar till sig en diffus utspridning av stadslandskapet med stor ytförbrukning (och i anspråkstagande av stora naturområden) som följd. Nya arbetsplatser kommer till, som utsträckta amöbaliknande enplansbyggnader omgivna av jättelika ytparkeringar. Stormarknader kommer att breda ut sig och småhusformen blir den viktigaste komponenten i bostadsbyggandet.

Strukturen hänger inte samman i linjer, som är förutsättningen för att skapa bra kollektivtrafik (all kollektivtrafik idag bygger på linjebundna system - buss, spårvagn eller tåg - som för att få en bra turtäthet behöver ett kraftigt underlag med resenärer intill stationerna). På sikt

skapas ett samhälle, som aldrig går att försörja med kollektiva färdmedel! Förbifarten låser oss till massbilismen som huvudtransportmedel.

Nämnden vill ha en trafikutveckling som innebär en kraftig höjning av andelen kollektiva resor i hela regionen. Trots tillväxt av befolkning vill nämnden se att den totala biltrafiken minskas. Detta kan endast åstadkommas med dels högklassig kollektivtrafik, dels medelst restriktioner för bilismen (t.ex. miljöavgifter).

Den framtida kollektivtrafiken skall basera sig på en decentralistisk strategi, som innebär trafikering med många och mindre enheter, som snabbt och direkt går mellan olika halvcentrala och perifera centrumbildningar i regionen.

Detta innebär nätsystem av automatbanor (t.ex. spårtaxi) med små mycket turtäta förarlösa fordon. Om inte dylik teknologi finns framtaget för kommersiellt bruk, bör ett system av Expressbussar på huvudsakligen reserverade filer och banor mellan förortscentra läggas ut som ett nät över regionen.

Nya vägar bör diskuteras men de skall inte vara avsedda för att uppmuntra till ökad bilanvändning, utan vara till för att leda den i framtiden begränsade trafiken bort från - eller i tunnlar under - stadsdelar och grönområden där regionens innevånare idag störs av buller, avgaser och barriärbildningar (Filosofi: "Gräv där du kör och stör").

Nämnden vill ha en diskussion om att antingen bygga Diagonal Ulvsunda eller Österleden, men inom en trafikpolitik som innebär kraftig minskning av bilismen.

Om Österleden eller Diagonalen byggs skall beslutet om leden villkoras till ett borttagande av Centralbron och Klarastrandsleden. Om vi väljer Diagonal Ulvsunda bör en annorlunda sträckning än vad Vägverket föreslår norrut från Ulvsunda Industriområde väljas. Detta innebär att befintlig Huvudstabro (den är byggd som 6-filig motorväg!) återanvänds och att en ny tunnel dras fram under Solnas centrala delar från ungefär Grängsgatan/Ankdammsgatan under Solna centrum och fram till E4/E18 strax söder om Ulriksdal. Nuvarande Frösunda led läggs igen och Solna centrum + Skytteholmsparken görs till en lugn och trivsam "Central Park". Solna är idag ett av de mest miljöstödda områdena i regionen!

Kollektivtrafiken - automatbana eller utvecklat bussystem - ges nord-sydliga reserverade filer eller banor genom i anspråkstagandet av två filer på Essingeleden alternativt två filer/banor i Diagonal Ulvsunda.

Hållplatser förläggs i såväl tunnel- som ovanjordiska sträckningar vid strategiska korsningspunkter mellan den nya leden och befintliga eller blivande spårstationer. Nämnden vill att om någon av lederna byggs, skall dess sträckning optimeras i förhållande till befintlig kollektivtrafiks stråk av spår och bussleder - detta även om kostnaderna blir högre än för ett rent biltillvänt sträckningsalternativ.

*Reservation* anfördes av Lillemor Samuelsson (v) enligt följande

Stadsdelsnämnden borde avslå förbifart Stockholm som lösningen på nord-sydliga förbindelser i länet och överlämnar detta till kommunstyrelsen som svar remissen.

Vi anser att konsekvenserna av förbifart Stockholm är mycket allvarliga för miljön och inte minst för Bromma området.

### **Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Ylva Wahlström (mp) enligt följande

Att vi tackar nej till alla dessa tre aktuella vägutbyggnader

Att för övrigt anför vi följande:

Vi i Stockholms stad och vår stadsdel ska i vårt arbete bidra till hållbar utveckling, ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Detta innebär att en ekonomiskt och miljömässigt ansvarsfull trafikplanering borde förespråkas.

Alla utredningar påpekar att nya förbifarter ökar trafiken, förbifarten skulle alltså öka 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 och trängselavgifter.

Ett socialt perspektiv på frågan är intressant. Vilka tycker att det behövs snabbare stora förbifarter just där den drar fram? Vilka vill hellre ha mindre trafik och mindre utsläpp? Eller ha en bra kollektiv trafik och bevarade natur och kultur områden. Jag tror att det är en mindre del av befolkning i stadsdelen som tycker det första med mer trafik. Därför är det jätteviktigt att börja med att öka samrådet med befolkningen.

Vi anser att vi borde påpeka det ekologiskt, socialt och ekonomiskt ohållbara i vägverkets förslag och istället efterlysa andra sätt att lösa trafikproblemen i Stockholm.

Vi tycker inte att samrådet fram tills nu har uppfyllt de krav som ställs på ett så kallat utökat samråd i miljöbalken 6 kap 5 § och måste därför göras om.

Reglerna för de så kallade utökade samråd finns i miljöbalken 6 kap 5 §, där det bl. a. sägs: "Samrådet skall avse verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt innehåll och utformning av miljökonsekvensbeskrivningen."

Stockholm har samrådet enbart gällt vilken av tre tänkbara väg korridorer som ska uteslutas från vidare utredning. Vägverket har under de offentliga samrådsmötena inte i något avseende velat precisera i vilken mån de olika alternativen är tänkta att byggas i ytläge resp. i tunnlar. Denna aspekt är samtidigt helt avgörande för att bedöma alternativens lämplighet, inte minst från ekonomiska och miljömässiga synpunkter. Det preliminära utredningsmaterialet om konflikter med naturvärden, kulturmiljövärden och rekreationsvärden har vid samrådsmötena redovisats endast vid de tillfällen någon i publiken särskilt har begärt detta.

Det underlag angående bl. a. skadorna på naturvärden, friluftsliv och kulturmiljö av de olika alternativen som hittills redovisats, visar entydigt att Förbifart Stockholm är det av de tre utbyggnadsalternativen som skulle ge de överlägset värsta skadorna. Även om vägen dras i tunnel under Lovön och på sträckan Vällingby-Hjulsta, skulle skadorna bli av en helt oacceptabel omfattning vid Sätra, på Kungshatt, på Lovön, vid Grimsta, vid passagen över Järvafältet etc. I byggfasen blir ingreppen mycket stora, bl a på Lovön, där en underjordisk trafikplats ska grävas ned. Den sekundära exploateringseffekten av den nya leden med påverkan på det regionala exploateringsmönstret, trafikarbetet etc kommer att vara starkt negativ både från intringssynpunkt och från allmän miljösynpunkt.

Alternativet Förbifart Stockholm strider därtill, mot miljöbalken 4 kap, 1 och 2 §§, där Mälaren med öar och strandområden i särskild ordning skyddas mot åtgärder som "påtagligt skadar områdets natur och kulturvärden" och där dessutom turismens och friluftslivets intressen särskilt ska beaktas vid exploateringsföretag.

Motorleder är dyra investeringar som i sig motverka att man finner hållbara lösningar. Nya snabbtåg banor vore betydligt klokare, men även då helst ovan jord, för människan bör inte färdas alltför mycket under jord, inte minst med tanke på säkerheten. Även om man på ytan spar grönmark och annan yta, men vad händer långt nere i jorden vid dessa tilltänkta stora ingrepp?

Våga tänk nytt och för oss långt in i en grön framtid, det vinner vi alla på.

*Reservation* anfördes av Carita Stenbacka Tenezakis (v) enligt följande

Att avslå förslaget

Att överlämna följande som svar på remissen

Att minska biltrafiken är den enskilt viktigaste åtgärden vi kan göra för att få ner utsläppen och minska klimatpåverkan. Storskaliga motorvägssatsningar leder till ökad vägtrafik, vilket ger ökade utsläpp. Framtidens trafiklösningar måste därför istället vara att bygga ut kollektivtrafiken. Genom att den så kallade Förbifart Stockholm byggs kommer bilåkandet att öka och därmed också utsläppen av koldioxid. Enligt Vägverkets första miljökonsekvensbeskrivning kommer koldioxidutsläppen att öka med fem procent i Stockholms län som resultat av detta. Som en jämförelse ledde försöket med trängselavgifter till en nedgång i länet med två procent. Effekterna från trängselavgifter kombinerade med ökad kollektivtrafik skulle alltså snabbt åtas upp. Detta samtidigt som Sverige genom EU har förpliktat sig till att sänka sina utsläpp med 30 procent.

Att se Förbifart Stockholm som den enda möjligheten att utveckla tätorten Stockholm ter sig ganska absurt i skenet av den heta klimat- och miljödebatt som hållit i sig i mer än ett halvår. Det är uppenbart att Förbifarten innebär att vi ytterligare låser in oss i ett transportsystem som är långsiktigt ohållbart.



Länsstyrelsen har tidigare visat på att Förbifart Stockholm är oförenlig med riksintressen och bryter med miljöbalken (MB). Vägverkets miljökonsekvensbeskrivning visar att Förbifart Stockholm på vissa platser skulle medföra stora och bestående negativa förändringar av landskapet som påtagligt skadar riksintressen för natur- och kulturmiljö enligt 3 kap. 6 § MB.

Enligt Gabriel Michanek, professor i miljö- och naturresursrätt, innebär Förbifart Stockholm med stor sannolikhet att områden av riksintresse enligt 4 kap. 2 § MB ("Mälarens öar och stränder") skadas påtagligt. I så fall hindras alternativet enligt huvudregeln. Möjligheten för undantag för "utvecklingen av befintliga tätorter" innebär sannolikt inte att Förbifart Stockholm kan genomföras. Enligt Michanek hindras Förbifart Stockholm av lokaliseringskravet i 2 kap. 6 § MB även om den mot förmodan skulle anses klara kraven enligt 3–4 kap. MB. Allt tyder därför, enligt Michanek, på att alternativ Diagonal Ulvsunda medför mindre intrång och olägenheter från miljösynpunkt, samtidigt som Vägverket inte har visat att denna lokalisering skulle utgöra ett orimligt krav enligt 2 kap. 7 § MB.

Den samhällsekonomiska analysen av Förbifarten har fått kritik från många håll. En rapport (*Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet*) från KTH våren 2007 tar upp en rad brister i den tidigare gjorda samhällsekonomiska analysen av en nord-sydlig förbindelse. Rapporten pekar bland annat på att miljöaspekter ofta får ett begränsat genomslag i samhällsekonomiska analyser. Detta trots transportsektorns stora miljöpåverkan och trots de klimatpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. En av orsakerna är att man prissätter miljöpåverkan mycket lågt och att man inte räknar med utsläpp från byggande av vägarna, drift och underhåll och byggande av nya bilar som trafikerar vägen och produktion av bränsle. En annan nyligen publicerad studie visar på att denna indirekta energi för Södra Länken är dubbelt så stor som energin för själva vägtransporten.

Rapporten pekar också på att den ursprungliga samhällsekonomiska analysen inte har räknat in trängselavgifter i Stockholm. Nu vet vi att trängselavgifterna ska återinföras och rapporten visar att med trängselavgifter så är varken alternativen Förbifart Stockholm eller Diagonal Ulvsunda längre samhällsekonomiskt lönsamma, även om man då inte räknar in de miljöaspekter som här nämnts.

I den samhällsekonomiska analysen har heller inte priset för de naturintrång byggena medför räknats in.

Varken kombinationsalternativet eller det så kallade Noll-alternativet har blivit utförlig behandlat. I Nollalternativet har viktiga omvärldsfaktorer negligerats. En av dem är just trängselavgifterna, som inte beaktas i detta alternativ trots att de alltså återinförs redan till sommaren. Kostnadsökningar för vägbyggen har inte uppdaterats. Det faktum att klimatpolitiken kräver högre bensinpriser och på längre sikt mindre transportbehov har inte beaktats. Sammantaget har detta lett till att den samhällsekonomiska lönsamheten för en ny väg har över-skattats i kalkylen.

Förbifartens effekter på regionens struktur och totala transportbehov har heller inte beaktats ordentligt. Vägen skulle stimulera ett alltmer utglesat bebyggelsemönster med ökade transportbehov och försämrat underlag för kollektivtrafik.

Vägverkets egen fyrstegsprincip, som bygger på att utbyggnad av väg är det sista alternativet och att man i första hand bör titta på hur befintligt vägnät kan användas mer effektivt, är föredömlig. Det är därför underligt att kombinationsalternativet fått en så undanskymd plats. Att med hjälp av trängselavgifter och en rejäl kapacitetshöjning i kollektivtrafiken utnyttja befintliga vägar bättre och dessutom minska de totala transportbehoven vore både samhälls-ekonomiskt och miljömässigt mycket mer effektivt.

Att satsa på ökade vägutbyggnader är att backa in i framtiden. Stockholms län behöver mer och billigare kollektivtrafik så att det blir än lättare för de som i dag åker bil att ställa bilen hemma.

*Särskilt uttalande* gjordes av Jan Wallman m.fl. (s) enligt följande

Förbifart Stockholm är det bästa alternativet för att förbinda Stockholms norra och södra delar. Utifrån stadsdelen Hägersten-Liljeholmens perspektiv innebär det flera fördelar. Trafikmiljön kommer att förbättras avsevärt såväl inom som omkring stadsdelen. Det medför att de boende får bättre miljö vad gäller till exempel luft. Vidare kommer det sannolikt att bli fler arbetstillfällen i Stockholms södra delar i och med förbifart Stockholm, vilket gynnar Häger-

sten- Liljeholmen. Slutligen kommer restiderna för de som bor i stadsdelen och arbetar norr om Stockholm förkortas.

## Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

*Reservation* anfördes av Berit Kruse m.fl. (s) enligt följande

1. Stadsdelsnämnden avslår förvaltningens förslag till yttrande med anledning av bl.a. de kraftiga miljökonsekvenserna av en bro mellan norra Lovö och Grimsta
2. Stadsdelsnämnden förordar Förbifart Stockholm med en helt dragen tunnel under Lambarfjärden, och med en sträcka ovan jord på Lovön där bebyggelsen är gles och knappast någon kommer att störas av leden.
3. Stadsdelsnämnden anför

### Grundläggande utgångspunkter

Frågan om Förbifarts Stockholm var uppe i stadsdelsnämnden i september 2005. Då anförde vi socialdemokrater och vänsterpartiet att Vägverkets utredning rörande de nord-sydliga förbindelserna i stockholmsområdet innehöll flera brister, till exempel att de grundläggande utgångspunkterna för de olika alternativen var otillräckligt belysta. Exempelvis borde utvecklingstendenserna när det gäller regionplaneringen, t.ex. fördelningen av arbetsplatser och bostadsområden mellan regionens norra och södra delar, hur problemen med naturresurserna, t.ex. de höjda oljepriserna, liksom utvecklingen av nya drivmedel (bränsleceller, batterier, etanol etc.) påverkar förhållandena för olika trafikslag m.m. ha utretts närmare.

### Förbifart Stockholm

Vi delar uppfattningen att näringsliv och invånare i Hässelby och Vällingby har fördelar av alternativet Förbifart Stockholm och vill därför fortfarande förorda detta alternativ. Leden kan komma att underlätta person- och varutransporter på ett fördelaktigt sätt för företagen i t.ex. Vällingby centrum samt Vinsta och Lunda företagsområden. Dessutom underlättar det kommunikationerna för invånarna i Hässelby-Vällingby.

Därtill har det framhållits att Förbifart Stockholm ger bäst förutsättningar för möjligheten att färdas genom länet utan att belasta vägnätet i innerstaden, att skapa en förbifart för långdistanstrafik, att förbättra framkomligheten på infartslederna, att skapa en flerkärnig region samt att skapa en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen. Vi anser att leden troligen kommer att underlätta framväxten av en flerkärnig stockholmsregion, men vill uppmärksamma till viss försiktighet när det gäller slutsatser om innerstaden och infartslederna. Det har påpekats att leden själv kommer att alstra mera biltrafik, varför det är tänkbart att trafikproblemen i innerstaden endast kommer att minska tillfälligt.

### Ingen bro över Mälaren

Vi förespråkar Förbifart Stockholm, men står fast vid vår kritik av den bro som är föreslagen att dras mellan Grimsta och Lovö. Vi är övertygade om att denna bro kommer att förorsaka buller, som på grund av luft- vatten- och isförhållandena kan spridas mycket långt. Därtill kommer bron att helt dominera landskapet mellan Kanaan- och Maltesholmsbaden och försämra tillgången till ostörda grönområden för flera tiotusentals människor. Detta föreslås ske, trots att Grimstaskogen är naturreservat och trots att Mälarstränderna är av riksintresse från naturvårdssynpunkt.

Grimsta naturreservat – med baden Maltesholmsbadet och Kanaanbadet - utnyttjas av många stockholmare. Det handlar inte bara om invånare i stadsdelen Hässelby-Vällingby, utan om invånare från hela nordvästra Stockholm – inklusive stora delar av Järvafältet. Många människor som utnyttjar dessa naturområden sommartid gör det i hög utsträckning för att de inte har annan tillgång till natur i form av sommarställen. Vi socialdemokrater menar att tillgång till vatten och natur inte får vara en klassfråga. Därför vill vi bevara de rekreationsmöjligheter som finns i Grimsta naturreservat, med Maltesholmsbadet och Kanaanbadet.

Men frågan om en bro eller tunnel mellan Grimsta och Lovö handlar inte bara om tillgång till natur och vatten. Det handlar också om tillgång till tysta platser. Stockholm är en storstad, med allt vad det innebär av trafik och buller. Grimsta naturreservat är en oas, mitt i storsta-

den, dit vi kan gå för att uppleva tystnad och stillhet. En bro över fjärden mellan Grimsta och Lovö skulle helt förstöra dessa möjligheter.

Vi förordar således Förbifart Stockholm med den ändringen att ingen bro byggs mellan Lovön och Grimsta utan att den sträckan ersätts av tunnel. Förbifart Stockholm kan då antingen dras i tunnel i hela sin sträckning eller en sträcka kan läggas ovan jord på Lovön, där bebyggelsen är gles och knappast någon eller betydligt färre kommer att störas av leden.

#### Kollektivtrafik i Förbifart Stockholm

Det har föreslagits att leden ska bestå av tre körfält i vardera riktningen. Vi föreslår att ett fält i vardera riktningen reserveras för kollektivtrafik (tunnelbana eller bussar). I det fortsatta utredningsarbetet bör det undersökas hur en sådan lösning påverkar trafikströmmarna. Det är för övrigt självklart att Förbifart Stockholm och andra trafikleder måste kompletteras med en omfattande utbyggnad av kollektivtrafiken.

Vi hänvisar vidare till remissvaret från arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG) på Vägutredningen – effektivare nord-sydliga förbindelser. Dnr 041-268a-2007

*Reservation* anfördes av Tomas Melin (mp) enligt följande

Miljöpartiet i Hässelby-Vällingby motsätter sig byggandet av Förbifart Stockholm. Den föreslagna vägen binder upp stadens utveckling i ett bilberoende för decennier framåt efter färdigställandet.

Nya vägar ger ökat bilåkande, och vår stadsdel kommer i än högre utsträckning bli en stadsdel för bilägare.

Samtidigt står vi inför en verklighet där klimatpåverkan blir allt mer tydlig för allt fler politiker. Till och med vår moderate statsminister dristar sig till att ta upp miljöfrågorna. De klimatpåverkande utsläppen från transporter är en betydande del av dessa utsläpp.

Miljöpartiet vill minska växthusutsläppen med minst 80% till 2050. Vi har en plan att bli kvitt dagens svenska beroende av olja inom femton år. Den borgerliga majoriteten och socialdemokraterna vill istället bygga in oss i fortsatt oljeberoende, i ett starkare beroende av personbilen och i en situation med fler och högre utsläpp.

Miljöpartiet driver en omställning av den svenska bilparken till miljöbilar. Men tills svenska bilar i huvudsak är miljövänliga, är satsningar på fler vägar totalt naivt och oansvarigt. Istället bör vi satsa på kollektivtrafiken. För de 20-25 miljarder som Förbifarten åtminstone kommer kosta kan man investera i en hel del kollektivtrafik.

Vidare kan miljöpartiet konstatera att de partier som står bakom Förbifarten inte ser något behov av bättre förbindelser för dem som inte har råd att ha bil. Vad ska unga, äldre, invandrare, ensamstående mödrar med flera göra? Snällt sätta sig på den ständigt dyrare och mer eftersatta kollektivtrafiken? Denna betongallians av borgare och socialdemokrater visar sig än en gång föra en politik för dem som redan har, snarare än att stödja dem som står för behoven.

Till sist måste också nämnas de fruktansvärda och totala skadorna som Förbifarten kommer få på vår stadsdel. Bron mellan Lovön och Hässelby är en styggelse, som kommer att förstöra dessa områden för alltid.

*Reservation* anfördes av Leif Larsson (v) enligt följande

Vänsterpartiet vill framhålla de sociala aspekterna på förslaget förbifart Stockholm. Baden har blivit viktiga kontaktpunkter för många människor både för kringboende och andra speciellt Järvastadsdelarna, här grillar man, idrottar, solar och umgås familjevis. Många av dessa familjer har inte tillgång till sommarställen så baden blir deras sommarställen och semesterställen.

Det fordras inte mycket fantasi för att förstå vad högbron skulle betyda i minskad livskvalitet för dessa familjer och hur det skulle vara när området är en stor byggarbetsplats är mycket klart. I övrigt vill vi hänvisa till det remissvar som ARG (Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen) avgivit, (Dnr 041-268b-2007).

*Särskilt uttalande* gjordes av Birgitta Wahlman m.fl. (m), Ingela Gille Rausén (fp) och Jonas Vikman (kd) enligt följande

Det är med största tillfredsställelse den lokala Alliansen tar del av denna vägutredning – en Förbifart har önskats länge. För största möjliga glädje och nytta förutsätter vi att alla tänkbara, eventuellt i dag ännu ej uppfunna, åtgärder för minimering av buller, avgaser och andra olägenheter kommer att användas på den del av Förbifarten som planeras i ytläge mellan Ekerö och Grimsta.

### **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Ingegerd Akselsson Le Douaron (mp) enligt följande

1. Stadsdelsnämnden avslår förvaltningens förslag till beslut.
2. Stadsdelsnämnden överlämnar följande som svar på remissen

Det är angeläget att för framtiden sörja för en god framkomlighet i regionen. Som ett underlag för vidare studier i nord/syd axeln skall samhällsekonomisk effektivitet och ett perspektiv av långsiktigt hållbar transportförsörjning vara vägledande. I de transportpolitiska målen ligger villkor om att köproblem skall minska, framkomligheten skall öka, men även att kollektivtrafikens kapacitet skall öka och att föreslagna åtgärder skall öka jämställdheten i trafiksystemet.

Förbifart Stockholm kommer om den byggs att leda till en utglesad stadsstruktur och motverka stadens och regionens arbete att bygga en flerkärnig, tät stad. Leden gynnar glesa bostadsområden längre från regioncentrum där bilpendling till centrala delar av staden varje dag är det vanliga transportsättet. Ett sådant transportmönster omöjliggör dessutom 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 går också emot riksdagens beslut i infrastrukturpropositionen 2001 om ökad jämställdhet mellan kvinnor och män i transportsystemet. Med förbifarten fördjupas klyftan mellan kvinnors och mäns resande eftersom det är företrädesvis män som drar den direkta nyttan av investeringen medan situationen för kvinnor försämras i motsvarande grad på grund av uteblivna kollektivtrafiksatsningar och en nettoförsämrade kollektivtrafikförsörjning i regionen.

Den vidare planeringen för motorvägutbyggnad som Nord-Sydlig förbindelse i Stockholm bör läggas på is i avvaktan på resultat från införsel av trängselavgifterna.

Förbifart Stockholm kommer om den byggs förstöra stora natur- och kulturvärden. Leden planeras över ett av de mest kulturhistoriskt värdefulla områdena i Sverige och kommer leda till en irreversibel utarmning av vårt kulturarv. Dessutom kommer leden dras på bro genom ett av Stockholms stads mest värdefulla naturområden, Naturreservatet Grimsta. Grimsta naturreservat är än så länge den platsen i Stockholms stad som har lägst bullernivåer. När en sexfilig motorled dras rakt in i reservatet kommer detta värde vara utplånat.

Diagonal Ulvsunda kan förväntas ha en något mindre utglesande effekt för den framtida regionstrukturen, men är i övrigt behäftad med samma negativa utveckling för regionen med avseende på miljö, kollektivtrafikförsörjning, tillgänglighet, jämställdhet och tillväxt/utveckling.

Frågetecken måste också resas kring kombinationsalternativet. Satsningarna som föreslås torde helt eller delvis sakna förankring bland lokala och regionala aktörer. Det val av järnvägslösningar som föreslås i utredningen måste starkt ifrågasättas, både av kostnadsskäl och ur resande/målpunktssynpunkt.

Vägverket bör se över uppdragsformuleringarna, ta till sig de transportpolitiska målen och göra om utredningen så att Stockholms åren 2015-2030 de facto kan åtnjuta ökad framkomlighet, bättre miljö, ett mer jämställt transportsystem, samt fortfarande njuta av kultur- och kulturvärden av riksintresse.

Reservation anfördes av Reijo Kittilä (v) enligt följande

1. Stadsdelsnämnden avslår förvaltningens förslag till beslut.
2. Stadsdelsnämnden överlämnar följande som svar på remissen

Att minska biltrafiken är den enskilt viktigaste åtgärden vi kan göra för att få ner utsläppen och minska klimatpåverkan. Storskaliga motorvägssatsningar leder till ökad vägtrafik, vilket ger ökade utsläpp. Framtidens trafiklösning måste i stället vara att bygga ut kollektivtrafiken. Om den föreslagna Förbifart Stockholm byggs kommer bilåkandet att öka och därmed också utsläppen av koldioxid. Enligt Vägverkets första miljökonsekvensbeskrivning kommer koldioxidutsläppen att öka med fem procent i Stockholms län som resultat av detta. Som en jämförelse ledde försöket med trängselavgifter till en nedgång i länet med två procent. Effekterna från trängselavgifter kombinerade med ökad kollektivtrafik skulle alltså snabbt ätas upp. Detta samtidigt som Sverige genom EU har förpliktigt sig till att sänka sina utsläpp med 30 procent.

Att se Förbifart Stockholm som den enda möjligheten att utveckla tätorten Stockholm ter sig ganska absurt i skenet av den heta klimat- och miljödebatt som hållit i sig i mer än ett halvår. Det är uppenbart att Förbifarten innebär att vi ytterligare låser in oss i ett transportsystem som är långsiktigt ohållbart.

Länsstyrelsen har tidigare visat på att Förbifart Stockholm är oförenlig med riksintressen och bryter med miljöbalken (MB). Vägverkets miljökonsekvensbeskrivning visar att Förbifart Stockholm på vissa platser skulle medföra stora och bestående negativa förändringar av landskapet som påtagligt skadar riksintressen för natur- och kulturmiljö enligt 3 kap. 6 § MB.

Enligt Gabriel Michanek, professor i miljö- och naturresursrätt, innebär Förbifart Stockholm med stor sannolikhet att områden av riksintresse enligt 4 kap. 2 § MB ("Mälarens öar och stränder") skadas påtagligt. I så fall hindras alternativet enligt huvudregeln. Möjligheten för undantag för "utvecklingen av befintliga tätorter" innebär sannolikt inte att Förbifart Stockholm kan genomföras. Enligt Michanek hindras Förbifart Stockholm av lokaliseringskravet i 2 kap. 6 § MB även om den mot förmodan skulle anses klara kraven enligt 3–4 kap. MB. Allt tyder därför, enligt Michanek, på att alternativ Diagonal Ulvsunda medför mindre intrång och olägenheter från miljösynpunkt, samtidigt som Vägverket inte har visat att denna lokalisering skulle utgöra ett orimligt krav enligt 2 kap. 7 § MB.

Den samhällsekonomiska analysen av Förbifarten har fått kritik från många håll. En rapport (*Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet*) från KTH våren 2007 tar upp en rad brister i den tidigare gjorda samhällsekonomiska analysen av en nord-sydlig förbindelse.

Rapporten pekar bland annat på att miljöaspekter ofta får ett begränsat genomslag i samhällsekonomiska analyser. Detta trots transportsektorns stora miljöpåverkan och trots de klimatpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. En av orsakerna är att man prissätter miljöpåverkan mycket lågt och att man inte räknar med utsläpp från byggande av vägarna, drift och underhåll och byggande av nya bilar som trafikerar vägen och produktion av bränsle. En annan nyligen publicerad studie visar på att denna indirekta energi för Södra Länken är dubbelt så stor som energin för själva vägtransporten.

Rapporten pekar också på att den ursprungliga samhällsekonomiska analysen inte har räknat in trängselavgifter i Stockholm. Nu vet vi att trängselavgifterna ska återinföras och rapporten visar att med trängselavgifter så är varken alternativen Förbifart Stockholm eller Diagonal Ulvsunda längre samhällsekonomiskt lönsamma, även om man då inte räknar in de miljöaspekter som här nämnts.

I den samhällsekonomiska analysen har heller inte priset för de naturintrång byggerna medför räknats in.

Varken kombinationsalternativet eller det så kallade Nollalternativet har blivit utförligt behandlat. I Nollalternativet har viktiga omvärldsfaktorer negligerats. En av dem är just trängselavgifterna, som inte beaktas i detta alternativ trots att de alltså återinförs redan till sommaren. Kostnadsökningar för vägbyggen har inte uppdaterats. Det faktum att klimatpolitiken kräver högre bensinpriser och på längre sikt mindre transportbehov har inte beaktats. Sammantaget har detta lett till att den samhällsekonomiska lönsamheten för en ny väg har över-skattats i kalkylen.

Förbifartens effekter på regionens struktur och totala transportbehov har heller inte beaktats ordentligt. Vägen skulle stimulera ett alltmer utglesat bebyggelsemönster med ökade transportbehov och försämrat underlag för kollektivtrafik.

Vägnätets egen fyrstegsprincip, som bygger på att utbyggnad av väg är det sista alternativet och att man i första hand bör titta på hur befintligt vägnät kan användas mer effektivt, är föredömlig. Det är därför underligt att kombinationsalternativet fått en så undanskymd plats. Att med hjälp av trängselavgifter och en rejäl kapacitetshöjning i kollektivtrafiken utnyttja befintliga vägar bättre och dessutom minska de totala transportbehoven vore både samhälls-ekonomiskt och miljömässigt mycket mer effektivt.

Att satsa på ökade vägutbyggnader är att backa in i framtiden. Stockholms län behöver mer och billigare kollektivtrafik så att det blir än lättare för de som i dag åker bil att ställa bilen hemma.

## **Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Jakob Dencker (mp) enligt följande

Att avslå förvaltningens förslag på remissvar samt att som svar på remissen till kommunstyrelsen överlämna följande skrivning:

Stadsdelsnämnden motsätter sig alla presenterade alternativ som innebär vägutbyggnad som lösning på Stockholms trafikproblem. Om beslut om utbyggnad ändå fattas, anser vi att det alternativ som Svenska Naturskyddsföreningen förespråkar ska väljas, det s.k. ”nollalternativet”. Stadsdelsnämnden anser i stället att en utbyggnad och utveckling av kollektivtrafiken i kombination med effektiva trängselavgifter ska användas. En vision för att skapa ett effektivare kollektivtrafiksystem kan vara utbyggnaden av spårtaxi. Den moderatledda regeringen kan tänka sig ungefär 30-procentiga minskningar av de svenska koldioxidutsläppen till 2020. Då måste bilismen minska.

Utöver denna skrivning hänvisar stadsdelsnämnden till den skrivelse och reservation som Miljöpartiet de Gröna lade i Rinkeby och Kista stadsdelsnämnder under den tidigare remissrundan 22 september 2005. I Kista SDN lades förslaget tillsammans med Vänsterpartiet. Analysen som ligger till grund för att motivera Förbifart Stockholm tar inte tillräcklig hänsyn till de klimatpolitiska målen. Innan detta har gjorts bör ingen utbyggnad ske. Forskare på Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) har gjort en granskning av de samhällsekonomiska kalkyler som gjorts för Förbifart Stockholm. De pekar på allvarliga brister. I analyserna tas inte hänsyn till de klimatpolitiska målen. Förbifart Stockholm beräknas innebära en ökning av trafiken med 4%. Trafikleden bygger bort trafikstockningar på vissa platser, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Men det är stor risk att en ökning av trafiken leder till trafikstockningar på andra ställen och som då orsakar större koldioxidutsläpp.

Vägnätet har i en s.k. vägutredning presenterat ett förslag om att investera nära 20 miljarder kronor i en ny, sexfilig motorväg väster om Stockholm. Två möjliga lägen redovisas:

- *Förbifart Stockholm*, som går mellan Skärholmen och Häggvik via Lovön, Hjulsta och Akalla.
- *Diagonal Ulvsunda*, som går från Fruängen och Aspudden till Kista via Bromma, Ulvsunda och Ursvik.

Stadsdelsnämnden förordar inget av de presenterade vägplanerna utan kräver istället en ekonomiskt och miljömässigt ansvarsfull trafikpolitik som på allvar löser köproblemen och ser till att regionens kollektivtrafik fungerar bättre.

Det kan i sammanhanget vara på sin plats att lyfta fram följande citat från två regeringspropositioner:

”Det övergripande transportpolitiska målet är att transportpolitiken skall säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

Prop 2001/02:20

”I förstudieskedet skall den s.k. fyrstegsprincipen tillämpas, dvs. man bör i första hand överväga åtgärder som påverkar transportbehov och transportsätt. Om sådana åtgärder inte bedöms kunna lösa problemen på ett tillfredsställande sätt, övervägs i andra hand om det

*befintliga transportsystemet kan nyttjas effektivare. Först i nästa steg skall åtgärder i form av ny- eller ombyggnad övervägas."*

Prop 2003/04:95

Vägverkets förslag skulle innebära omfattande miljöproblem. Ett antal värdefulla natur-, kultur- och friluftsmiljöer skulle drabbas, t ex Grimstaskogen och Lovön. Intrången i bostadsområden skulle bli påtagliga. Projekten skulle driva upp trafikströmmen och därmed miljöbelastningen i hela regionen, vilket bl a skulle resultera i att vi får ännu svårare att nå de nationella och regionala klimatmålen.

Vi är väl medvetna om de stora problemen i Stockholms trafiksystem, problem som vi snabbt vill se lösta. Bilköerna skapar stress och försenar bussar, godstransporter och annan nyttotrafik till höga kostnader. Vägverkets föreslagna motorvägar löser inte dessa problem.

Trots miljardsatsningarna väntas bilköerna tvärtom bli ännu värre än idag – det visar verkets egna siffror.

Kostnadskalkylerna för vägarna är osäkra men landar för närvarande på nära 20 miljarder kronor. Om så mycket pengar investeras i vägbyggen, kommer självfallet kollektivtrafiken och andra samhällsintressen att få stå tillbaka.

Stockholms bilköer beräknas kosta oss 3-8 miljarder kronor om året. Trafikplanerarna är ense om att trängselavgifter är vad som krävs för att bli av med köerna. Utan någon form av trängselavgifter är det helt enkelt inte möjligt att lösa köproblemen. All rationell trafikplanering i storstäderna måste därför baseras på smarta avgiftssystem som gör att trafiken flyter så att i första hand bussar, varutransporter och annan nyttotrafik kommer fram.<sup>[1]</sup>

Riksdagen har därtill ett antal gånger fastslagit att den statliga trafikplaneringen ska baseras på samhällsekonomiska kalkyler. Vägverket förklarar i vägutredningen att man inte vill redovisa de kalkyler man har för Förbifart Stockholm eller Diagonal Ulvsunda. Samtidigt menar man att bägge vägprojekten skulle vara samhällsekonomiskt lönsamma. Varför redovisar Vägverket inga samhällsekonomiska kalkyler? Hur kan man utan kalkyler hävda att projekten är lönsamma?

Efter krav från bl a länsstyrelsen har Vägverket utrett en alternativ lösning, utan något av de redovisade vägalternativen. I utredning kallas lösningen "Kombinationsalternativet". I detta alternativ ingår dels ett avgiftssystem, dels stora investeringar i nya spår och vägar, bl a en utbyggnad av Klarastrandsleden och en ny pendeltågstunnel mellan Älvsjö och Häggvik. Investeringskostnaden för detta alternativ är ännu högre än i något av vägalternativen - 22-32 miljarder kr. Det prövade avgiftssystemet är här konstruerat på ett sätt som ger dålig trafiksäkerhet när det gäller att minska bilköerna samtidigt som det orsakar höga kostnader för bilisterna. Tanken att fram till 2015 utöver den ännu bara planerade nya pendeltågstunneln under Stockholm satsa ytterligare 14-17 miljarder på en pendeltågstunnel Älvsjö-Häggvik är märklig. Att nyttan med en sådan lösning är liten kunde Vägverket få bekräftat om man hade kontaktat Banverket. Plockar man bort de märkliga resonemangen om ovanstående pendeltågstunnel och dubbelräkningarna ur Kombinationsalternativet sjunker kostnaderna från 22-32 miljarder till 2-3 miljarder kr.

En utredning som konsultfirman Transek gjorde 2003 - "Trafikmässigt optimerade vägavgifter i Stockholm - ett sätt att skapa effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet?"<sup>[2]</sup> - visar att det är möjligt att snabbt och till låga kostnader bli av med bilköerna på ett mycket mer effektivt sätt än vad de nya mångmiljardprojekt Vägverket föreslår kan åstadkomma. Avgiftsförslaget bygger på att det tekniska system som är på väg att byggas upp i Stockholm utvidgas. Den totala investeringskostnaden för att avskaffa bilköerna och förbättra kollektivtrafiken skulle bli i storleksordningen 2-3 miljarder kronor. Det årliga överskottet från avgifterna skulle bli ca 1,2 miljarder kronor. Rapporten nämns inte överhuvudtaget i vägutredningen.

Detta remissvar innebär inte ett kategoriskt alla vägutbyggnader. Det krävs dock att trafikplaneringen sker på ett långsiktigt hållbart sätt, såväl miljömässigt som ekonomiskt och socialt. Med anledning av detta bör att följande åtgärder genomföras:

- Utveckla det avgiftssystem som är på väg att införas i Stockholm och begär ändrad lagstiftning hos regeringen så att kontrollen över systemets utformning och intäkter hamnar hos regionens politiker.

- Gör om utredningen om "Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet" och analysera behoven av satsningar på vägar och spårssystem med utgångspunkt från ett läge där

trängselp Problemen är lösta med hjälp av ett smart avgiftssystem. Utredningen bör ske i samverkan mellan i första hand Vägverket, Banverket och SL.

- Utveckla successivt kollektivtrafiken så att den på ett effektivt sätt kan ta hand om en ökande andel av persontransporterna. Stora förbättringar kan sannolikt uppnås redan på kort sikt utan att man t ex bygger några nya spår.

<sup>1</sup> I det basdokument som den samordnade, statliga trafikplaneringen bygger på rekommenderas ”att man vid större vägprojekt i storstäder alltid bör beräkna lönsamheten med och utan marginalkostnadsbaserade avgifter”. SIKA Rapport 2002:4

<sup>2</sup> [www.stockholm.snf.se/bibliotek/Rapport/SNF\\_trafikopt\\_avg.pdf](http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/Rapport/SNF_trafikopt_avg.pdf) ”

*Reservation* anfördes av Gunilla Bhur (v) enligt följande

Att avslå förslaget samt att överlämna följande som svar på remissen:

Att minska biltrafiken är den enskilt viktigaste åtgärden vi kan göra för att få ner utsläppen och minska klimatpåverkan. Storskaliga motorvägssatsningar leder till ökad vägtrafik, vilket ger ökade utsläpp. Framtidens trafiklösningar måste därför istället vara att bygga ut kollektivtrafiken. Genom att den så kallade Förbifart Stockholm byggs kommer bilåkandet att öka och därmed också utsläppen av koldioxid. Enligt Vägverkets första miljökonsekvensbeskrivning kommer koldioxidutsläppen att öka med femprocent i Stockholms län som resultat av detta. Som en jämförelse ledde försöket med trängselavgifter till en nedgång i länet med två procent. Effekterna från trängselavgifter kombinerade med ökad kollektivtrafik skulle alltså snabbt ätas upp. Detta samtidigt som Sverige genom EU har förpliktat sig till att sänka sina utsläpp med 30 procent.

Att se Förbifart Stockholm som den enda möjligheten att utveckla tätorten Stockholm ter sig ganska absurt i skenet av den heta klimat- och miljödebatt som hållit i sig i mer än ett halvår. Det är uppenbart att Förbifarten innebär att vi ytterligare låser in oss i ett transportsystem som är långsiktigt ohållbart.

Länsstyrelsen har tidigare visat på att Förbifart Stockholm är oförenligt med riksintressen och bryter med miljöbalken (MB). Vägverkets miljökonsekvensbeskrivning visar att Förbifart Stockholm på vissa platser skulle medföra stora och bestående negativa förändringar av landskapet som påtagligt skadar riksintressen för natur- och kulturmiljö enligt 3 kap 6 § MB.

Enligt Gabriel Michanek, professor i miljö- och naturresursrätt, innebär Förbifart Stockholm med stor sannolikhet att områden av riksintresse enligt 4 kap 2 § MB (”Mälarens öar och stränder”) skadas påtagligt. I så fall hindras alternativet enligt huvudregeln. Möjligheten för undantag för ”utvecklingen av befintliga tätorter” innebär sannolikt inte att Förbifart Stockholm kan genomföras. Enligt Michanek hindras Förbifart Stockholm av lokaliseringskravet i 2 kap 6 § MB även om den mot förmodan skulle anses klara kraven enligt 3-4 kap MB. Allt tyder därför, enligt Michanek, på att alternativ Diagonal Ulvsunda medför mindre intrång och olägenheter från miljösynpunkt, samtidigt som Vägverket inte har visat att denna lokalisering skulle utgöra ett orimligt krav enligt 2 kap 7 § MB.

Den samhällsekonomiska analysen av Förbifarten har fått kritik från många håll. En rapport (Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet) från KTH våren 2007 tar upp en rad brister i den tidigare gjorda samhällsekonomiska analysen av en nord-sydlig förbindelse.

Rapporten pekar bland annat på att miljöaspekter ofta får ett begränsat genomslag i samhällsekonomiska analyser. Detta trots transportsektorns stora miljöpåverkan och trots de klimatpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. En av orsakerna är att man prissätter miljöpåverkan mycket lågt och att man inte räknar med utsläpp från byggande av vägarna, drift och underhåll och byggande av nya bilar som trafikerar vägen och produktion av bränsle. En annan nyligen publicerad studie visar på att denna indirekta energi för Södra Länken är dubbelt så stor som energin för själva vägtransporten.

Rapporten pekar också på att den ursprungliga samhällsekonomiska analysen inte har räknat in trängselavgifter i Stockholm. Nu vet vi att trängselavgifterna ska återinföras och rapporten visar att med trängselavgifter så är varken alternativen Förbifart Stockholm eller Diagonal Ulvsunda längre samhällsekoniskt lönsamma, även om man då inte räknar in de miljöaspekter som här nämnts.



I den samhällsekonomiska analysen har heller inte priset för de naturintrång byggena medför räknats in.

Varken kombinationsalternativet eller det så kallade Noll-alternativet har blivit utförligt behandlat. I Nollalternativet har viktiga omvärldsfaktorer negligerats. En av dem är just trängselavgifterna, som inte beaktas i detta alternativ trots att de alltså återinförs redan till sommaren. Kostnadsökningar för vägbyggen har inte uppdaterats. Det faktum att klimatpolitiken kräver högre bensinpriser och på längre sikt mindre transportbehov har inte beaktats. Sammantaget har detta lett till att den samhällsekonomiska lönsamheten för en ny väg har överskattats i kalkylen.

Förbifartens effekter på regionens struktur och totala transportbehov har heller inte beaktats ordentligt. Vägen skulle stimulera ett alltmer utglesat bebyggelsemönster med ökade transportbehov och försämrat underlag för kollektivtrafik.

Vägverkets egen fyrstegsprincip, som bygger på att utbyggnad av väg är det sista alternativet och att man i första hand bör titta på hur befintligt vägnät kan användas mer effektivt, är föredömligt. Det är därför underligt att kombinationsalternativet fått en så undanskymd plats. Att med hjälp av trängselavgifter och en rejäl kapacitetshöjning i kollektivtrafiken utnyttja befintliga vägar bättre och dessutom minska de totala transportbehoven vore både samhällsekonomiskt och miljömässigt mycket mer effektivt.

Att satsa på ökade vägutbyggnader är att backa in i framtiden. Stockholms län behöver mer och billigare kollektivtrafik så att det blir än lättare för de som idag åker bil att ställa bilen hemma.

*Särskilt uttalande* gjordes av Abebe Hailu (s) enligt följande

Förbifart Stockholm är det alternativ som bäst uppfyller en rad viktiga målsättningar för regionens utveckling. Regionförstoringen understöds genom ökad kapacitet i nord-sydlig riktning utan att leda in trafik i regioncentrum. Samtidigt kan vi, tack vare kapacitetsförstärkningen i det halvcentrala bandet, uppnå en sådan regionförstoring utan att betala priset för en alltför utspridd bebyggelse med medföljande ökad total trafikmängd.

Vi anser dock att det vore positivt om en studie av möjligheten att tunnelförlägga delar av sträckningen inom Stockholms kommun gjordes. Exempelvis vid överfarten från Lovön till Grimsta, eller i mer befolkningstäta delar.

### **Skärholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Rebwar Hassan (mp) enligt följande

Att avslå förvaltningens förslag till beslut samt att därutöver anföras:

Mp instämmer med förvaltningens resonemang om de tre olika presenterade alternativens för- och nackdelar som vägverket har men vi saknar ett noll- alternativet. Det är särskilt viktigt att ta hänsyn till klimatfrågan just nu.

Vi i Stockholms stad och Skärholmens stadsdelsnämnd ska i vårt arbete bidra till hållbar utveckling, ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Detta innebär att en ekonomiskt och miljömässigt ansvarsfull trafikplanering borde förespråkas. Alla utredningar påpekar att nya förbifarter ökar trafiken, förbifarten skulle alltså öka 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 och trängselavgifter.

Ett socialt perspektiv på frågan är intressant. Vilka tycker att det behövs snabbare stora förbifarter i Skärholmen? Vilka vill hellre ha mindre trafik och mindre utsläpp?. Eller ha en bra kollektiv trafik och bevarade natur och kultur områden. Jag tror att det är en mindre del av befolkning i stadsdelen som tycker det första med mer trafik. Därför är det jätteviktigt att börja med att öka samrådet med befolkningen.

Vi anser att vi i Skärholmen borde påpeka det ekologiskt, socialt och ekonomiskt ohållbara i vägverkets förslag och istället efterlysa andra sätt att lösa trafikproblemen i Stockholm

Vi tycker inte att samrådet fram tills nu har uppfyllt de krav som ställs på ett sk utökat samråd i miljöbalken 6 kap 5 § och måste därför göras om. Reglerna för sk utökat samråd finns i miljöbalken 6 kap 5 §, där det bl a sägs: "Samrådet skall avse verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt innehåll och utformning av miljökonsekvensbeskrivningen."

Stockholm har samrådet enbart gällt vilken av tre tänkbara vägkorridorer som ska uteslutas från vidare utredning. Vägverket har under de offentliga samrådsmötena inte i något avseende velat precisera i vilken mån de olika alternativen är tänkta att byggas i ytläge resp. i tunnlar. Denna aspekt är samtidigt helt avgörande för att bedöma alternativens lämplighet, inte minst från ekonomiska och miljömässiga synpunkter. Det preliminära utredningsmaterialet om konflikter med naturvärden, kulturmiljövärden och rekreationsvärden har vid samrådsmötena redovisats endast vid de tillfällen någon i publiken särskilt har begärt detta. Det underlag angående bl. a skadorna på naturvärden, friluftsliv och kulturmiljö av de olika alternativen som hittills redovisats, visar entydigt att Förbifart Stockholm är det av de tre utbyggnadsalternativen som skulle ge de överlägset värsta skadorna. Även om vägen dras i tunnel under Lovön och på sträckan Vällingby- Hjulsta, skulle skadorna bli av en helt oacceptabel omfattning vid Sättra, på Kungshatt, på Lovön, vid Grimsta, vid passagen över Järvafältet etc. I byggfasen blir ingreppen mycket stora, bl. a på Lovön, där en underjordisk trafikplats ska grävas ned. Den sekundära exploateringseffekten av den nya leden med påverkan på det regionala exploateringsmönstret, trafikarbetet etc. kommer att vara starkt negativ både från in-trångssynpunkt och från allmän miljösynpunkt.

Alternativet Förbifart Stockholm strider därtill, mot miljöbalken 4 kap, 1 och 2 §§, där Mälaren med öar och strandområden i särskild ordning skyddas mot åtgärder som "påtagligt skadar områdets natur- och kulturvärden" och där dessutom turismens och friluftslivets intressen särskilt ska beaktas vid exploateringsföretag.

*Reservation* anfördes av Margareta Johansson (v) enligt följande

Att avslå Skärholmens stadsdelsförvaltnings svar på remissen

Att förorda det så kallade kombinationsalternativet samt ytterligare satsning i form av ny tvärbana

Vänsterpartiet instämmer i det förvaltningen skriver om att det är viktigt att inte planerna för förbifart Stockholm försvårar eller fördröjer den fortsatta utbyggnaden av Skärholmen-Kungens Kurva. Det anser vi även gäller bostadsbyggandet på nuvarande Skärholmsvägen.

I dag talas det i huvudsak om en nord – sydlig förbindelse i Stockholmsområdet. Tyngdpunkten har hamnat på att öka möjligheten att per bil röra sig mellan Stockholms södra och norra område. Något som då ska gynna arbetskraftsvandring och handel i Stor Stockholm enligt förslaget. Den ursprungliga tanken att leda trafik, som inte ska till Stockholm, förbi och därmed minska belastningen har tonats ner. Det utmärker de förslag som vägverket presenterar.

Vänsterpartiet anser att utvecklingen av Skärholmen- Kungens Kurva inte är avhängigt av en sammankoppling med en Nord- Sydlig vägförbindelse. Handel ska utvecklas i respektive område för att inte minska ytterligare påfrestning på miljön.

Det som behövs för området är en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken. Planer har tagits fram kring detta som utbyggnad av T-bana, tvärspårväg och busstrafik. Det är viktigare att tillgängliga medel investeras i en snabb utbyggnad av kollektivtrafiken. Här är en utbyggnad av ny tvärbana som förbinder södra förorterna med sträckningen: Skarpnäck-Hökarängen-Högdalen-Älvsjö-Fruängen-Skärholmen-Masmo-Flemingsberg/Stockholm Syd.

Försöket med trängselavgifter gav också bevis på att det i den utformning som genomfördes går att styra trafikflödet.

I skenet av den pågående klimatdebatten ter det sig absurt att föreslå ytterligare satsningar på vägtrafiken. Förbifart Stockholm beräknas öka trafiken med fem procent i länet, med åtföljande utsläppsökningar av koldioxid av samma storlek. Att jämföra med trängselavgifterna som minskade utsläppen av koldioxid med två procent i länet. Förbifart Stockholm innebär alltså ökade utsläpp och dessutom att grönområden förstörs, vilket bäddar för ytterligare exploatering.

*Särskilt uttalande* gjordes av Andrea Fermell m.fl. (m), (fp), (kd) enligt följande

En grundförutsättning för att vi ska förorda förbifart Stockholm är att den, som Vägverket nu föreslår, dras i en djup bergtunnel under hela Skärholmen, Sättra samt Kungshatt. Detta för att stadsdelens viktiga naturområden på så sätt kan bevaras samt att stadsdelens invånare inte tvingas flytta till följd av vägbygget.

Vi motsätter oss dock den föreslagna utformningen av anslutningar samt trafikplatsen som de ser ut nu, förlagda mitt i Skärholmen/Kungens Kurva. Vi menar att de studier som staden gjort tillsammans med Huddinge kommun (WSP/Carl Bro) och som innebär alternativa lösningar för olika anslutningar, såsom via Vårby Backe, är betydligt bättre för tillgängligheten och framkomligheten i området.

*Särskilt uttalande* gjordes av Liliane Svensson m.fl. (s) enligt följande

Socialdemokraterna instämmer i förvaltningens förslag till beslut och yrkar bifall till detta.  
Vi instämmer också i förvaltningens resonemang om de olika alternativens för- och nackdelar.

Vi vill därutöver anföra följande;

Som alla vet så är detta med nord-sydliga förbindelser en mycket gammal tanke som också är mycket välgrundad, det trafikförhållande som råder i dag är inte längre acceptabel.

Under denna långa tidsresa har det utretts ett antal olika alternativa lösningar, broar, tunnlar och kombinationer av detta.

I det nu liggande vägutredningsförslaget finns två alternativa huvudförslag ”Diagonal Ulvsunda” och ”Förbifart Stockholm”, samt det s.k. kombinationsalternativet med tyngdpunkt på kollektivtrafik och vägavgifter.

Stadsdelsförvaltningen förordar ”Förbifart Stockholm”.

Socialdemokraterna menar att de förslag som för ett antal år sedan presenterades och kallades ”Västerleden” och ”Yttre tvärleden” nu radikalt har förändrats till det bättre genom att den absoluta merparten nu avses ligga i tunnel.

Detta menar vi är av avgörande betydelse för Sätmaskogens bevarande, som nu också har fått statusen ”Naturreservat”, smärre ingrepp under byggtid går sannolikt inte att undvika, men med den nya statusen blir det än svårare att tillåta sådant.

Sätmaskogens faktiska gränser och dess orörda natur är för oss socialdemokrater synnerligen viktig.

Under resans gång har också Landstinget, Länsstyrelsen, Stockholms stad och Huddinge kommun gemensamt fattat beslut eller uttalat sig för att satsa stort på att i området Skärholmen- Kungens Kurva till skapa en stor s.k. regional kärna, ett ”Regionalt Centrum”.

Allt talar för att det uppstår nya möjligheter till en stark gemensam utveckling, som rimligen är till stor fördel för Skärholmen och dess medborgare.

När tvärbanans nya gren (Älvsjö- Skärholmen- Flemingsberg) så småningom kommer igång lyfter det området ytterligare, också det till gagn för Skärholmen och dess ca 31,000 medborgare.

Vi vill dock betona att det är synnerligen viktigt att ”Förbifart Stockholm” inte förhindrar eller försvårar tillskapandet av den regionala kärnan.

Det är därför angeläget att ytterligare betona vikten av det initiativ som tagits gemensamt av Stockholms stad och Huddinge kommun att låta WSP/Carl Bro utreda andra lösningar.

Dom har pekat på den fullt rimliga möjligheten att förskjuta ”tunnelmynningen” söderut till Vårby backe, och också lyft fram de fördelar det skulle innebära för en framtida ”regional kärna”.

Socialdemokraterna menar att det vore ett väsentligt bättre alternativ än det hittills tänkta.

Det är dessutom så att stadsdelsnämnden tidigare i remissvar om Områdesplanen för Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg fattat beslut om att Skärholmsvägen ska göras om till s.k. stadsgata (50 km/tim ) med bostäder alldeles utefter gatan.

Denna områdesplan har sedermera också fastställts av Stadsbyggnadsnämnden 2006-03-16, att då planera för en påfart från Skärholmsvägen till ”Förbifart Stockholm” kan inte accepteras.

I detta avseende måste vägutredningen tänka om.

Slutsatsen är att vi anser att stadsdelsförvaltningens synpunkter och resonemang sammantaget är till stor fördel för Skärholmen och dess medborgare, och instämmer därför i detta.

## **Spånga-Tensta stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Jonas Ljungstedt (v) och Awad Hersi (mp) enligt följande

Att avslå förvaltningens förslag på remissvar

I övrigt anföra: Analysen som ligger till grund för att motivera Förbifart Stockholm tar inte tillräcklig hänsyn till de klimatpolitiska målen. Innan detta har gjorts bör ingen utbyggnad ske. Forskare på Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) har gjort en granskning av de samhällsekonomiska som gjorts för Förbifart Stockholm. De pekar på allvarliga brister. I analy-

serna tas inte hänsyn till de klimatpolitiska målen. Förbifart Stockholm beräknas innebära en ökning av trafiken med 4%. Trafikleden bygger bort trafikstockningar på vissa platser, med minskat koldioxidutsläpp som följd. Men det är stor risk att en ökning av trafiken leder till trafikstockningar på andra ställen och som då orsakar större koldioxidutsläpp. I övrigt hänvisar vi till Vänsterpartiets och Miljöpartiets reservationer i den här frågan som gjordes på sammanträdet den 25 augusti 2005.”