

Svenska Naturskyddsföreningen  
Swedish Society for Nature Conservation  
Box 4625, SE-116 91 Stockholm, Sweden  
Telefon: +46-8-702 65 00  
Telefax: +46-8-702 08 55  
Hemsida: www.snf.se  
E-mail: info@snf.se

Stockholm 11 november 2002

Vägverket, region Stockholm  
Box 4202  
171 04 Solna

## **Svenska Naturskyddsföreningens och Naturskyddsföreningens i Stockholms län synpunkter i samband med utökat samråd om Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet**

### **Sammanfattning**

1. Samrådet uppfyller inte de krav som ställs på ett s k utökat samråd i miljöbalken 6 kap 5 § och måste därför göras om.
2. De krav på samrådsunderlaget som länsstyrelsen ställt i beslut 2002-03-01 är inte uppfyllda. *Bristerna i underlagsmaterialet är mycket, mycket omfattande.*
3. Den tidsplan Vägverket redovisat för det fortsatta planeringsarbetet ger inte utrymme för en hantering enligt de krav miljöbalken och väglagen ställer.
4. Vägverket har i processen inte tillämpat den s k fyrstegsprincipen som verket, såväl enligt direktiv från regeringen som enligt interna regler, ska tillämpa.
5. Alternativet Förbifart Stockholm bör avföras från vidare utredning.
6. Ålstensleden – i huvudsak tunnelförlagd – förefaller ge de minsta intrången och har regionstrukturerande effekter som från allmän miljösynpunkt är önskvärda.

Syftet med det utökade samrådet är, såvitt vi kan förstå, i första hand att ge underlag för Vägverket att redan inom ett par månader avföra en av de tre redovisade tänkbara korridorerna (Förbifart Stockholm, Ålstensleden, Brommagrenen) från vidare utredning.

Våra föreningar har sammanfattningsvis följande synpunkter:

### **1. Samrådet uppfyller inte de krav som ställs på ett s k utökat samråd i miljöbalken 6 kap 5 § och måste därför göras om.**

Reglerna för s k 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.*”

Det aktuella samrådet har 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 utredningsmaterial om konflikter med naturvärden, kulturmiljövärden och rekreativvärden som Vägverket tagit fram, har vid samrådsmötena redovisats endast vid de tillfällen



någon i publiken särskilt har begärt detta<sup>1</sup>. (Översiktliga uppgifter om tunnel-/ytlägen redovisas dock kortfattat på projektets hemsida [www.vv.se/nordsydlig](http://www.vv.se/nordsydlig).)

Således har Vägverket under samrådet angett som ett möjligt scenario att Ålstensleden byggs helt i ytläge tvärs igenom befintliga bostadsområden söder och norr om Mälaren och med en bro över inloppet till Stockholm. Denna principlösning är givetvis helt orealistisk och därför helt irrelevant för det utökade samrådet.

I förhållande till miljöbalken 6:5 kan man möjligen hävda att samrådet behandlat den planerade verksamhetens lokalisering i snäv mening. Samrådet har däremot definitivt inte berört dess ”*omfattning, utformning och miljöpåverkan*”, vilket miljöbalken kräver.

Något utökat samråd i miljöbalkens mening har därför, enligt vår uppfattning, ännu inte genomförts. Innan slutlig ställning kan tas till vilket av alternativen som bör undantas från vidare utredning, måste Vägverket därför, enligt föreningarnas uppfattning, genomföra ett nytt utökat samråd där medborgare och remissinstanser ges möjlighet att ta ställning till mera preciserade, realistiska alternativ. I underlaget för ett sådant samråd måste bl a översiktligt anges var respektive vägdragning är tänkt att ske i ytläge resp i tunnel samt de ekonomiska förutsättningarna för de olika alternativen.

## **2. De krav på samrådsunderlaget som länsstyrelsen ställt i beslut 2002-03-01 är inte uppfyllda. Bristerna i underlagsmaterialet är mycket, mycket omfattande.**

Några exempel: Trots att länsstyrelsen särskilt begär detta i sitt beslut har inga förnyade utredningar om hur ytterligare kollektivtrafiksatsningar och vägavgifter/trängselavgifter kan påverka behovet av kapacitetshöjningar på vägsidan redovisats, än mindre analyser av hur en sådan inriktning kan påverka lämpligheten hos de utpekade, alternativa vägkorridorerna. Utöver några korta fraser i den s k Förstudien – förslagshandling har inga analyser av sekundära miljöeffekter (exploaterings effekter m m) för de olika alternativen redovisats.

I sitt yttrande 2002-03-01 konstaterade länsstyrelsen angående förstudien ”*trots ett förutsättningslös förhållningssätt i förstudiearbetet framstår slutprodukten som inte helt balanserad.*” Denna synpunkt är alltså i hög grad aktuell.

## **3. Den tidsplan Vägverket redovisat för det fortsatta planeringsarbetet ger inte utrymme för en hantering enligt de krav miljöbalken och väglagen ställer.**

Enligt den tidsplan för det fortsatta utredningsarbetet som Vägverket redovisar i samrådsmaterialet ska en av de tänkbara vägkorridorerna sorteras bort redan kring årsskiftet 2002/2003. I februari 2003 ska färdiga miljökonsekvensbeskrivningar överlämnas till länsstyrelsen och redan i juni 2003 avser verket att ställa ut förslag till vägutredning för de bägge återstående alternativen. Efter utställningen ska en av korridorerna väljas ut.

Att etablera en ny vägförbindelse väster om Stockholm är ett mycket komplicerat företag. I sitt yttrande 2002-03-01 konstaterar länsstyrelsen: ”*Flera av de tänkbara lösningarna är förenade med höga investeringskostnader och är av tekniskt mycket komplicerad natur - i sin omfattning närmast att jämföra med Öresundsbron och objekt av motsvarande storlek. De värden som kan komma att beröras är i flera fall mycket höga och känsliga för påverkan, t.ex. boendemiljöer, vattenförsörjning och kulturhistoriska miljöer med bevarandevärden av riksintresse och internationell status. Detta sammantaget ställer ytterst höga krav på det utredningsarbete som nu följer.*”

För alternativen Brommagrenen och Ålstensleden har endast rudimentära effektbeskrivningar överhuvudtaget presenterats. Materialet är så otillräckligt att det är omöjligt att göra en prövning enligt bl a väglagens och miljöbalkens krav. Den tidsplan Vägverket redovisat är fullständigt orealistisk för såvitt verket inte räknar med att kunna bortse från de krav på beslutsunderlag som ställs i bl a väglagen och miljöbalken.

---

<sup>1</sup> Materialet finns tillgängligt på [www.stockholm.snf.se/bibliotek/naturvarden.jpg](http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/naturvarden.jpg) (naturvärden), [www.stockholm.snf.se/bibliotek/friluftsliv.jpg](http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/friluftsliv.jpg) (friluftsliv) resp [www.stockholm.snf.se/bibliotek/kulturvarden.jpg](http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/kulturvarden.jpg) (kulturmiljö).

#### **4. Vägverket har i processen inte tillämpat den s k fyrstegsprincipen<sup>2</sup> som verket, såväl enligt direktiv från regeringen som enligt interna regler, ska tillämpa.**

Exempel på åtgärder vars möjligheter, enligt fyrstegsprincipen, bör analyseras innan man överväger kapacitetsutbyggnader är *"Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt"*<sup>3</sup>, i det aktuella fallet rimligen i första hand trängselavgifter och förstärkt kollektivtrafik samt kombinationer av dessa åtgärder.

Det enda någorlunda kvalificerade underlag om den aktuella problematiken som, såvitt oss bekant, gjorts i detta avseende, är den studie om framkomlighetsproblemen i Stockholmstrafiken Naturvårdsverket presenterade våren 2002.<sup>4</sup> Slutsatsen av studien, med prognosår 2015, är att man med en kombination av dels trängselavgifter på relativt måttliga nivåer, dels begränsade, riktade satsningar inom kollektivtrafiken (längre perronger, nya tåg m m) i princip helt kan eliminera trängselproblemen i vägtrafiken.

De trafikmässiga motiven att investera i ny vägkapacitet över Saltsjö-/Mälarsnittet förefaller därför, enligt föreningarnas uppfattning, vara mycket svaga. Detta förhållande framgår inte av samrådsunderlaget.

Vägverket har dessutom – i strid med fyrstegsprincipen – valt att redan i utgångsskedet koncentrera utredningsarbetet på det fjärde och sista steget, dvs *"Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder"*. Motivet för detta avsteg från fyrstegsprincipen framgår inte av samrådsunderlaget.

Mot bakgrund av det material som finns, förefaller från trafikmässig synpunkt det s k noll-alternativet vara lämpligast. Det enda trafikmässiga argument som kan tala för att öka vägkapaciteten, är behovet av reservkapacitet om Essingeleden helt skulle slås ut p g a någon olyckshändelse.

#### **5. Alternativet Förbifart Stockholm avförs från vidare utredning.**

Det underlag angående bl a skadorna på naturvärden, friluftsliv och kulturmiljö av de olika alternativen som hittills redovisats (se bilagor<sup>5</sup>), visar entydigt att Förbifart Stockholm<sup>6</sup> 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, enligt föreningens uppfattning, 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.

<sup>2</sup> Se bl a regeringens direktiv 2002-03-14 angående uppdrag att upprätta långsiktiga planer för transportinfrastrukturen m m

<sup>3</sup> Se bl a *"Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen"*, Vägverkets publikation 2002:72, där man anger att åtgärder bör analyseras i följande ordning:

1. Åtgärder som påverka transportefterfrågan och val av transportsätt,
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät,
3. Vägförbättringsåtgärder,
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

<sup>4</sup> System för bättre framkomlighet i Stockholmsregionen, Naturvårdsverket rapport 5165.

<http://www.miljobokhandeln.com/pdf/620-6253-0.pdf>

<sup>5</sup> Finns tillgängliga på [www.stockholm.snf.se/bibliotek/naturvarden.jpg](http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/naturvarden.jpg) (naturvärden),

[www.stockholm.snf.se/bibliotek/friluftsliv.jpg](http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/friluftsliv.jpg) (friluftsliv) resp [www.stockholm.snf.se/bibliotek/kulturvarden.jpg](http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/kulturvarden.jpg) (kulturmiljö).

<sup>6</sup> I den principiella utformning för resp korridor som bl a redovisats i Vägverkets rapport 2000:0434 och på hemsidan [http://www.vv.se/vag\\_traf/vagproj/nordsydlig/index.shtml](http://www.vv.se/vag_traf/vagproj/nordsydlig/index.shtml)

Om Vägverket, trots de mycket stora kunskapsluckor som finns beträffande samtliga alternativ, avser att redan i detta skede besluta att avföra någon av de tre vägkorridorerna från vidare utredning, bör valet falla på alternativet Förbifart Stockholm.

**6. Ålstensleden – i huvudsak tunnelförlagd – förefaller ge de minsta intrången och har regionstrukturerande effekter som från allmän miljösynpunkt är önskvärda.**

Beträffande de återstående alternativen, Brommagrenen och Ålstensleden, utgör passagen över Järvafältet, såvitt vi nu kan bedöma, den viktigaste komplikationen (förutsatt att vägen i bägge alternativen till stora delar förläggs i tunnel). Anknypningen till Drottningholmsvägen kan också innebära svårigheter.

I övrigt förefaller Brommagrenen betyda större intrångseffekter, främst i stadslandskapet (återigen förutsatt att Ålstensleden förläggs i tunnel under bl a Mälaren och Bromma). En fördel med Ålstensleden är att den kan kombineras med anläggning av en ny, parallell spårförbindelse i ett mycket attraktivt läge och stort trafikantunderlag. Tvärbanans succé illustrerar potentialen hos moderna spårssystem i nya lägen i regionen.

Sammantaget förefaller alternativet Ålstensleden (förutsatt omfattande tunnelförläggning) ge de minsta intrångseffekterna, samtidigt som den regionstrukturerande effekten från miljösynpunkt snarast är positiv, genom att främja ett mera koncentrerat exploateringsmönster med begränsad markanvändning som understödjer och möjliggör nya, effektiva kollektivtrafiksystem, energisystem m m. Många frågetecken återstår dock.<sup>7</sup>

Mikael Karlsson, ordförande  
Svenska Naturskyddsföreningen

Magnus Nilsson, ordförande  
Naturskyddsföreningen i Stockholm län

För kännedom:  
Miljödepartementet  
Näringsdepartementet  
Vägverket, huvudkontoret  
Remissinstanser

---

<sup>7</sup> En annan problematik som måste hanteras gäller behovet av förbättrade förutsättning för vägtrafiken mellan Mäläröarna och fastlandet. Ett huvudalternativ förefaller vara att förstärka nuvarande färjeförbindelse vid Slagsta samt eventuellt etablera ytterligare en färjeförbindelse norrut.