



STADSLEDNINGSKONTORET
EXPLOATERINGSKONTORET
MILJÖFÖRVALTNINGEN
TRAFIKKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET
IDROTTSFÖRVALTNINGEN
STORSTOCKHOLMS BRANDFÖRSVAR

2009-02-05
KONTORSUTLÅTANDE

DNR SLK 314-135/2009
DNR E 2007-300-00608:5
DNR MF 2009-001-384-211
DNR TK T2007-300-00658: 5
DNR SBK 2008-22331-54
DNR ID
DNR SB 306-272/09

Kontaktpersoner:

Staffan Ingvarsson, stadsledningskontoret
Telefon: 08-508 293 10

Jan Hessel, exploateringskontoret
Telefon: 08-508 264 94

Christina Wikberger, miljöförvaltningen
Telefon: 08-508 281 40

Rolf Gäfvert, trafikkontoret
Telefon: 08-508 263 27

Eric Tedesjö, stadsbyggnadskontoret
Telefon: 08-508 275 69

Åke Roxberger, idrottsförvaltningen
Telefon: 08-508 267 45

Stefan Jidling, Storstockholms brandförsvär
Telefon: 08-454 87 21

Till
kommunstyrelsen

Vägutredning för Förbifart Stockholm. Svar på beredningsremiss från Vägverket

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta följande

1. Beredningsremissen från Vägverket angående kompletterande underlag till regeringens tillåtlighetsprövning av Förbifart Stockholm, anses besvarad med detta tjänsteutlåtande

Irene Lundquist Svenonius

Krister Schultz

Gunnar Söderholm

Magdalena Bosson

Ingela Lindh

Inger Båvner

Jan Wisen



Remissen

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

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

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

Sammanfattning

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

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

Vägverkets nya förslag att ersätta bron över Lambarfjärden med en tunnel innebär att intrång i Grimsta Naturreservat undviks och bidrar därmed till att ytterligare stärka stadens förordande av förbifarten. Tunnlarna ska vara så utformade att de från ett säkerhetsperspektiv uppfyller alla de krav som kan ställas i miljöer med tät storstadstrafik.

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

Den nya trafikprognosen, där bl.a. trängselskatt i innerstaden och på Essingeleden ingår samt har ett senare horisontår, ger högre trafiksiffror på Förbifart Stockholm. Vägverket menar att kapaciteten kan bli otillräcklig med nu tänkt utformning. Kontoren önskar att denna problematik redovisas tydligare i den

fortsatta processen. Även trafikprognoserna behöver tydliggöras och brytas ned för att bl.a. visa hur olika åtgärder påverkar trafikflödena. Kontoren vill också betona att utformningen av framtida trängselskatt är en fråga som behandlas i särskild ordning.

Vägverkets analys avseende växthusgaser behöver förtydligas.

Bakgrund

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

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

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

Kontorens synpunkter

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

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

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

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

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

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

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

Kontoren anser att Vägverket besvarat frågan.

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

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

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

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

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

Kontoren anser att Vägverket i tillräcklig utsträckning besvarat frågan.

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

Kontoren avstår från att lämna synpunkter på denna fråga.

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

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

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

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

7. *En aktuell redovisning, med beskrivning av konsekvenserna, av berörda natur- och kulturresevat. Det ska framgå vilket underlag som ligger till grund för redovisningen. Projektets överensstämmelse med reservatens syften och bestämmelser redovisas.*
8. *En tydligare beskrivning av landskapets (dvs. även utanför skyddade områden) ekologiska funktioner, såsom t.ex. spridningskorridorer för växter och djur, samt konsekvenserna för dessa.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Regeringens nya klimatmål anger att växthusgaserna totalt i landet ska minska med 40 procent till 2020. Stockholms stads målsättning är att minska utsläppen av växthusgaserna med 43 procent till 2015 (jmf med 1990), till stor del genom åtgärder rörande fjärrvärme och bebyggelse. Vägverket skulle visa om Förbifarten

var förenlig med klimatmålen. Vägverket konstaterar att utsläppen ökar med 3,6 procent (56.000 ton) år 2020. Utredningen visar inte några åtgärder för reduceringar som motsvarar denna ökning.

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

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

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

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

Analyser av luftkvalitet och emissioner (växthusgaser, NO_x, PM₁₀) bygger på trafikprognoser. Vi har inga synpunkter på hur analyserna har gjorts när det gäller emissioner av PM 10 och NO_x, men beroende på hur "rätt" man träffat med trafikprognoserna så kan emissionerna ändras. Erfarenheterna från Södra Länken visar att man inte hade så stor träffsäkerhet i prognoserna för trafikvolym och trafikflöden. Att som idag stänga tunneln vid köbildning har en mycket negativ miljöpåverkan. Att inte behöva stänga tunneln vid köbildning eller vid trafikflöden med låga hastigheter (< 20 km/h), och samtidigt ge möjlighet till utrymning innan kritiska förhållanden uppstår, förutsätter installation av brandsläckningssystem. Anläggningen bör också utrustas med varningsskyltar vid dålig luftkvalitet i tunnelsystemet.

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

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

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

Kontoren anser att Vägverket i tillräcklig utsträckning besvarat frågan.

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

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

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

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

Kontoren anser att Vägverket i tillräcklig utsträckning besvarat frågan.



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

Kontoren har inga kommentarer till denna fråga.

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

Kontoren har inga kommentarer till denna fråga.

Kontorens förslag

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

SLUT