



Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

BEREDNING INFÖR REGERINGENS TILLÅTLIGHETS- PRÖVNING ENLIGT 17 KAP MILJÖBALKEN: VÄGUT- REDNING EFFEKTIVARE NORD-SYDLIGA FÖRBINDEL- SER, KS 314-1210-2007

Remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

- 1 Överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Gunnar Söderholm

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 remisssvaret 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.

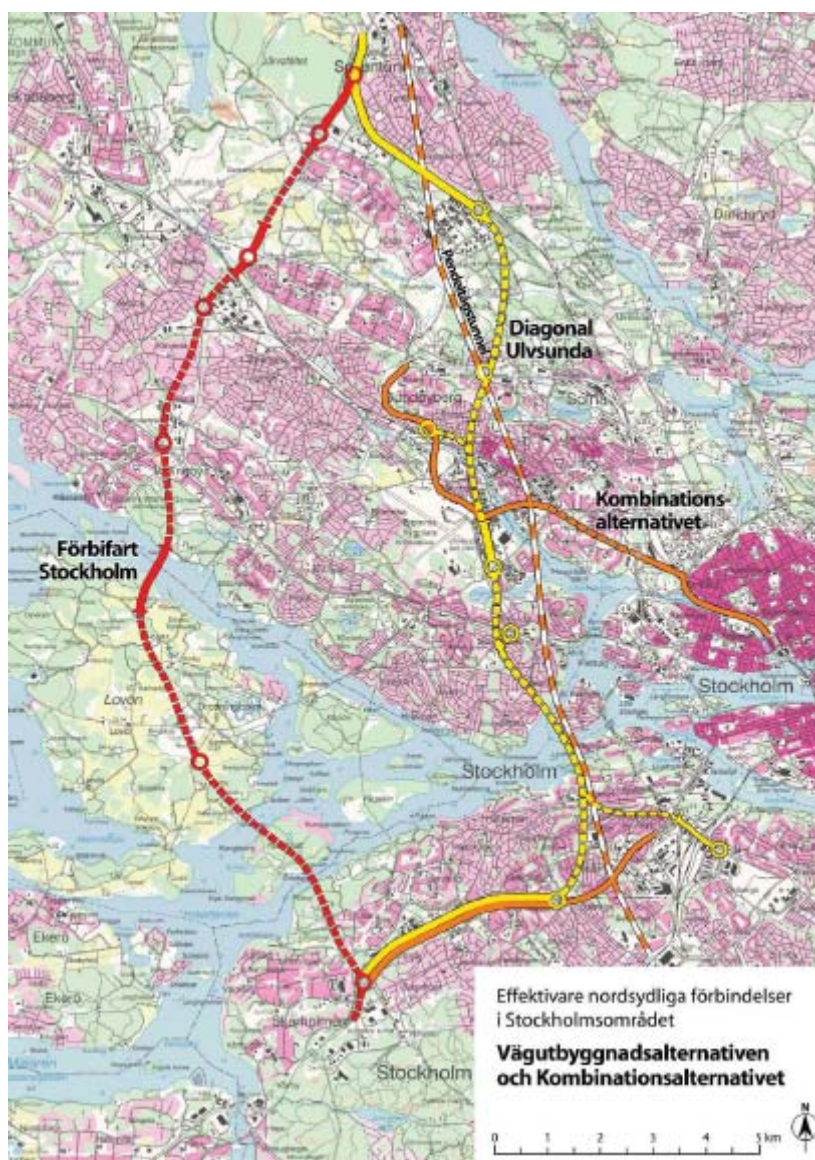
Vägutredningen och Vägverkets ställningstagande i korthet

Förstudien 2001 visade att vägkapaciteten över Saltsjömälarområdet väster om centrala Stockholm behöver förstärkas. Vägutredningen ska visa hur denna förstärkning kan ske för att bidra till relevanta nationella och regionala mål. Uppdraget för vägutredningen (projekt målen) har varit att finna den vägkorridor som bäst löser uppgifterna att:

- Knyta samman de norra och södra länsdelarna och göra det möjligt att färdas mellan dessa utan att belasta Stockholms centrala delar
- Skapa en förbifart för långdistant trafik
- Förbättra framkomligheten på infartslederna
- Förbättra möjligheterna att genom utjämnad tillgänglighet få en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen
- Möjliggöra en flerkärnig region samt
- Ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt.

I vägutredningen beskrivs två vägutbyggnadsalternativ, Förbifart Stockholm respektive Diagonal Ulvsunda samt ett alternativ med tyngdpunkten på kollektivtrafik och vägavgifter, det så kallade Kombinationsalternativet. Dessa tre jämförs sinsemellan och med ett referensalternativ kallat Nollalternativet. I vägutredningen har man valt ett nollalternativ som utgår från Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS, scenario 2015. Dock ingår inte utbyggnad av Klarastrandsleden och ny Huvudstaled med Tritonbro, ej heller Förbifart Stockholm delen Hjulsta-Häggvik.

Information om projektet finns på Vägverkets hemsida, www.vv.se



Förbifart Stockholm – Vägverkets huvudalternativ – går från E4/E20 vid Kungens Kurva via Sättra, Kungshatt, Lovön, Grimsta, Vinsta, Lunda, Hjulsta till Häggvik vid E4. Motorvägen med tre körfält i vardera riktningen går huvudsakligen i tunnel. Undantag utgör bron över Lambarfjärden, trafikplatsen vid Hjulsta och delen närmast Häggvik.

Diagonal Ulvsunda följer E4/E20 från Kungens Kurva till Västertorp och går sedan via Hägersten, Aspudden, Stora Essingen, Äppelviken, Ulvsunda, Mariehäll, Ursvik och ansluter till E4 vid Kista och följer E4 till Häggvik. Södra Länken ansluter via ramptunnel från Nyboda. Motorvägen med tre körfält i vardera riktningen går huvudsakligen i tunnel. Undantag utgör delarna som löper längs nuvarande E4 och en kort sträcka vid Ulvsunda industriområde.

Kombinationsalternativet omfattar utöver vad som ingår i Nollalternativet vägförbättringar i nord-sydaxeln Söderleden-Klarastrandsleden-Huvudstaleden samt en ny pendeltågslinje Älvsjö-Häggvik. Alternativet förutsätter dessutom kvalitetshöjningar i kollektivtrafiken samt vägavgifter som dämpar och styr vägtrafiken.

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.

Vägverkets ställningstagande

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. De viktigaste motiven är följande:

1. Förbifart Stockholm uppfyller på bästa sätt projektmålen.
2. Förbifart Stockholm stöder den regionala utvecklingsplanen och är det alternativ som sammantaget bäst tillgodoser regionens fortsatta utveckling med beaktande av trafikpolitiska och miljömässiga krav.
3. Förbifart Stockholm är av riksintresse och genom utformningen med flera långa tunnlar tas största möjliga hänsyn till miljön så att intrången i känsliga områden begränsas och kan tillåtas.
4. Bred uppslutning finns i regionen för Förbifart Stockholm.
5. Planering och utbyggnad i kommunerna förutsätter sedan länge tillkomsten av Förbifart Stockholm.
6. Utöver projektmålen löser Förbifart Stockholm långsiktigt Ekerö kommuns transportförsörjning.

Kombinationsalternativet räcker inte till och avförs.

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 miljö-

mässigt 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 bevarandebalkens och nyttjandebalkens bestämmelserna 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.

Miljökvalitetsnormer, 5 kap miljöbalken

Oavsett val av alternativ bedöms genomförandet av projektet inte att medverka till att en miljökvalitetsnorm 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 miljökvalitetsnorm 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 miljökvalitetsnormerna 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. Transeks ”Tidsseriemodell över biltrafikutvecklingen i Stockholms län, 1971-1995” och underlag till RUFSS 2001 m.fl visar att vägutbyggnader alstrar mer trafik, vilket erfarenheterna från Södra Länken också visar.

I en nyligen publicerad rapport från KTH, ”Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för Nord-Sydliga förbindelser i synnerhet” får Vägverket kritik för att inte ta hänsyn till de klimatpolitiska målen. Bland annat har man inte räknat med trängselavgifter i grundscenariot och bortsett från indirekt energianvändning och utsläpp i samband med byggande och drift av lederna. Enligt Göran Finnveden, docent på avdelningen för miljöstrategisk analys på KTH, skulle nämnda faktorer kunna förändra resultatet så att investeringarna blir mindre lönsamma eller direkt olönsamma. Då har man emellertid inte beaktat att en ny förbifart är nödvändig för att kunna uttränga skatter på Essingeleden och därmed ytterligare minska trafiken genom Stockholms centrala delar.

Vattenförsörjningsintresse

Mälaren har också stor betydelse från vattenförsörjningssynpunkt. Det föreslagna vattenskyddsområdet Östra Mälaren utgör vattentäkt för 1,6 miljoner av länets invånare/landets största befolkningskoncentration. 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 vägutbyggnad. Stockholm Vatten, som ansvarar för vattenverket på Lovön, bedömer att de skyddsåtgärder som presenteras i MKBn är tillräckliga, (enligt Vägverkets utlåtande över utställning av vägutredningen). Mälarens roll som vattentäkt utgör således inte hinder mot att välja förbifartsalternativet.

Trafikbuller

I MKBn 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 dygns-ekvivalent nivå.

I MKBn 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 trafik-

flödesberäkningarna 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 MKBn 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

<p>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</p> <ol style="list-style-type: none">1. det inte möter något hinder enligt 2-8 §§ och2. det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. <p>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</p>

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, grönområden, 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.

Slut

