



YTTRANDE

2009-02-16 Dnr 541-790-09 Rv

Vägverket
Enheten för Planprovning
781 87 Borlänge

Yttrande över Vägverkets kompletterande underlag inför regeringens tillåtlighetsprovning enligt 17 kap miljöbalken av "Effektivare Nord-Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet" – E4 Förbifart Stockholm.

Regeringen har vid tillåtlighetsprovningen av Effektivare Nord-Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet begärt kompletteringar från Vägverket. Vägverket har vid beredningen av ärendet översänt de kompletterande uppgifterna för yttrande till Naturvårdsverket.

Naturvårdsverket vill i detta sammanhang utöver föreliggande yttrande även hänvisa till de synpunkter som vi tidigare framfört i vårt yttrande över vägutredningen¹.

Sammanfattning

Naturvårdsverket har i tidigare yttrande bedömt att "Förbifart Stockholm" inte är förenlig med miljöbalkens bestämmelser. Denna bedömning kvarstår.

Det huvudsakliga skälet är att Förbifart Stockholm bidrar till ökade utsläpp av koldioxid. Det kompletterande underlaget från Vägverket samt regeringens nya mål om att minska utsläppen av klimatgaser med 40 % till år 2020 har stärkt Naturvårdsverkets bedömning i denna del. Naturvårdsverket anser att Förbifart Stockholm försvårar Sveriges möjligheter att nå klimatmålet 2020.

Ett annat viktigt skäl är att det inte tillräckligt belyses hur miljökvalitetsnormerna för utomhusluft ska klaras i anslutning till leden. Vidare bör "Förbifart Stockholms" betydelse för miljökvalitetsnormerna i länet som helhet klargöras så att en bättre avvägning mellan olika scenarier kan göras.

¹ Yttrande över Vägverkets vägutredning effektivare Nord-Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet. 2007-06-19, Dnr. 541-1701-07 Rv

Det kompletterande underlaget förändrar inte heller Naturvårdsverkets principiella ställningstagande i ärendet vad gäller projektets allt för snäva och otydliga projektmål, bristande koppling till de nationella miljökvalitetsmålen och de transportpolitiska delmålen samt den bristande hanteringen av alternativ som inte utgår från prognoser om kraftigt ökade transporter och kraftigt utbyggd vägkapacitet.

Naturvårdsverket anser att en tunnel under Lambarfjärden är positivt från miljösynpunkt då det bland annat medför minskat intrång i naturmiljön och inte längre utgör något hinder utifrån riksintresset "Mälaren med öar och strandområden". De negativa konsekvenserna på de "bullerfria" områdena i natur- och friluftsområdet vid Grimsta begränsas avsevärt med detta förslag. Verkets bedömning är dock att de negativa konsekvenserna på Lovön fortfarande kan bli påtagliga beträffande landskapet och naturmiljön vid Edeby.

Naturvårdsverket anser att det är en allvarlig brist att Vägverket inte redovisar några särskilda åtgärder för att minska luftföroreningshalterna i tunnarna så att korttidseffekter på känsliga personer kan undvikas.

Bakgrund

Naturvårdsverket har 2007-06-19 yttrat sig till Vägverket över tillåtlighetsprovning enligt 17 kap. miljöbalken av vägutredning effektivare Nord-Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Vår bedömning var att alternativen *Förbifart Stockholm* och *Diagonal Ulvsunda* inte var förenliga med miljöbalkens bestämmelser samt att *Kombinationsalternativet* inte var tillräckligt utrett för att en jämförande bedömning skulle kunna göras. Beträffande Förbifart Stockholm framförde Naturvårdsverket att "Med beaktande främst av koldioxidutsläpp, men även hälsa och bevarandebalansen är Naturvårdsverkets bedömning att alternativet Förbifart Stockholm inte är förenligt med miljöbalkens bestämmelser".

I ett beslut den 14 november 2008 begärde regeringen att Vägverket ska komplettera underlaget i ärendet om "Effektivare Nord-Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet". Vägverket ska enligt begäran komplettera underlaget avseende 15 punkter, samt överväga möjligheten att även i övrigt förtydliga och aktualisera underlaget. Vägverket har nu skickat det kompletterande underlaget, daterat 2009-01-22, till Naturvårdsverket för yttrande.

Naturvårdsverkets ställningstagande

Naturvårdsverket kan konstatera att det kompletterande beredningsunderlaget till pågående tillåtlighetsprovning till största delen är ett förtydligande av det underlag som redovisades tidigare. Den största skillnaden jämfört med tidigare förslag är att Vägverket nu förordar att passagen av Lambarfjärden sker i tunnel.

Planering, projektmål och alternativhantering

Det kompletterande underlaget som redovisas förändrar inte Naturvårdsverkets principiella ställningstagande i ärendet vad gäller projektets allt för snäva och otydliga projektmål, bristande koppling till de nationella miljökvalitetsmålen och

de transportpolitiska delmålen samt den bristande hanteringen av alternativ som inte utgår från prognoser om kraftigt ökade transporter och kraftigt utbyggd vägkapacitet. Enligt 6 kap. 7 § miljöbalken ska miljökonsekvensbeskrivningen i den utsträckning de behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning, innehålla de uppgifter som behövs för att uppfylla syftet enligt 3 §. Mot bakgrund av ovanstående har Naturvårdsverket föreslagit att regeringen ska ge Vägverket, Banverket, SIKa och Länsstyrelsen i Stockholms län i uppdrag att i samråd utreda alternativ som kan bidra till att såväl de nationella miljö kvalitetsmålen som samtliga transportpolitiska delmål kan nås.²

När det gäller mål om framkomlighet kan konstateras att bedömningar utifrån det s.k. Cederschiöldspaketet tyder på att köerna vid infarterna jämfört med idag inte kommer att minska med Förbifart Stockholm. Detta trots att Cederschiöldspaketet även innehåller kollektivtrafiksatsningar³. Det finns till och med en risk för att byggandet av vägprojekt som Förbifart Stockholm kan bidra till ökade köer⁴. Vidare bidrar byggandet av Förbifart Stockholm till en utglesning av staden och därmed ett ökat tryck på exploatering av nya grönområden samt ett ökat beroende av vägtransporter.

När det gäller prognoser avseende trafikflödet kan vidare konstateras att när Södra länken byggdes blev beräkningarna av det kommande trafikflödet kraftigt underskattat (cirka 20 %). Prognosmissar avseende framtida trafikutveckling tillskrivs ofta att man tagit för liten hänsyn till BNP-utvecklingen och hushållens realinkomster men studier tyder på att cirka 50 % av den inducerade (nygenererade) trafiken kan tillskrivas stadstillväxt och regionförstoring. Den sekundärt inducerade trafiken ingår inte i beräkningarna av det kommande trafikflödet men kan antas vara betydande⁵. Sammantaget innebär ovanstående att trafikökningen till följd av Förbifart Stockholm kan bli betydligt större än vad som framgår av prognoserna i underlaget.

De trafiksiffror som redovisas för Förbifart Stockholm i det kompletterande underlaget är *"cirka 10 % mer än vad man idag av säkerhets- och effektivitetsskäl vill tillåta. För att inte få köer i tunnarna kommer vägavgiftssystemet att regelbundet ses över..."* Om man vidtar åtgärder i form av vägavgifter för att begränsa trafiken påverkar det givetvis både utsläpp av föroreningar och lönsamhetsberäkningarna⁶.

Naturvårdsverket noterar att Vägverket bland annat utgår från RUFs 2001. Vi vill i det sammanhanget peka på att vi i vårt yttrande över utställningsförslaget till RUFs 2001 tydligt framförde att de föreslagna trafiklösningarna strider mot

² Nord-Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Framställan 2007-06-28, dnr. 541-1701-07 Rv.

³ Samlad trafiklösning Stockholmsregionen för miljö och tillväxt – Överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen december 2007. (se sid. 35)

⁴ Hagson, A. och Mossleed, L.: 2008, *Analys av tillgänglighet, trafikarbete och färdmedelsval som funktion av väginvesteringar*, Chalmers. SIKa.: 2008, *Infrastrukturplanering för ökad transportpolitisk målpåfyllelse i storstäder, en fallstudie i Stockholmsregionen*. (se sid. 28)

⁵ Ibid

⁶ Vägverket, Förbifart Stockholm, sid. 8 PM fråga, 2009-01-16

målet om hållbar utveckling och att förslaget saknade åtgärder för att minska biltrafikens störningar.

Den nya RUFSS 2010 som under hösten har varit ute på samråd bygger på samma trafiklösningar och utgår ifrån att Förbifart Stockholm ska byggas. Vi har också framfört kritik mot den nya RUFSS 2010. Den miljökonsekvensbeskrivning som har gjorts av RUFSS 2010 underkänner samrådsförslaget på flera punkter, t.ex. anges att den förväntade utsläppsutvecklingen inte är förenlig med vare sig gällande miljömål eller med de bedömningsgrunder som använts i miljöbedömningen.

Naturvårdsverket finner det anmärkningsvärt att planeringen av Nord-Sydliga förbindelser utgår från underlag som tydligt motverkar mål om miljö kvalitet och långsiktig hushållning. I 1 kap. 1 § miljöbalken anges att miljöbalkens bestämmelser syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.

Förbifart Stockholm och klimatpåverkan

Vägverket har fått i uppdrag att förtydliga hur Förbifart Stockholm "*påverkar möjligheterna att nå Sveriges klimatmål*".

Regeringen har nyligen slagit fast att Sverige ska minska sina utsläpp med 40 % från 1990 till 2020⁷. Målet avser den icke-handlande sektorn och två tredjedelar av dessa minskningar ska ske i Sverige. Med tanke på att vägtransporter står för nästan hälften av den icke-handlande sektorn innebär det höga krav på att snabbt minska utsläppen från vägtransporterna. Utgångspunkten för planering av framtida transportsystem och infrastrukturinvesteringar måste därför vara att kraftigt *minska* utsläppen av växthusgaser.

Förbifart Stockholm kommer att *öka* utsläppen av växthusgaser. Vägverket räknar med att biltrafiken ökar med 23 % mellan 2006 och 2020. Förbifarten ökar trafiken med ytterligare 3,6 %. Trots optimistiska antaganden i kalkylen om att t.ex. medelförbrukningen av bränsle i fordonen minskar med 20 % under samma tid leder det till att utsläppen ökar.

Naturvårdsverket har i det tidigare yttrandet över vägutredningen framfört att "*Det är i vissa delar svårt att följa hur beräkningarna har gjorts, vad som är antaganden, önskemål respektive fakta*". Även detta kompletterande underlag har sådana brister. Det saknas t.ex. referenser till diskussionen om klimatmålet. Dessutom konstaterar Vägverket att "*Beräknade utsläppsnivåer som redovisas [...] kan inte med någon noggrannhet jämföras med verkliga siffror*"⁸.

Ett exempel är att det i underlagsrapporter till åtgärdsplaneringen ser ut som att etanolpriset endast antas öka med 3 % mellan 2009 till 2020 (från 8,94 till 9,27 kr/l) medan bensinpriset ökar med 16 % under samma period (från 13,43 till 15,58 kr/l)⁹. En sådan skillnad i prisutveckling framstår som orimlig och

⁷ Regeringskansliet, den 5:e februari 2009

⁸ Vägverket, Förbifart Stockholm, sid. 8 PM fråga 10, 2009-01-16.

⁹ WSP rapport 2008:25 Bilparksprognos i åtgärdsplaneringen, s 14.

leder naturligtvis till låga utsläpp i kalkylerna. Vilka antaganden man har gjort i denna nya beräkning om en sådan prisutveckling eller hur utsläppen påverkas om man antar att priserna på etanol och bensin följs åt redovisas inte.

Samma frågetecken kan ställas kring antagande om ladd-hybrider med hög effektivitet. Det är en dyr teknik som ännu inte finns att köpa på marknaden år 2009. I kalkylerna antas ändå att tekniken snart har fått sådant genomslag att 5-10 % av hela fordonsflottan redan 2020¹⁰ utgörs av ladd-hybrider. Ett sådant antagande leder till en bilpark med förhållandevis låga utsläpp av klimatgaser. Inte heller beträffande detta mycket optimistiska antagande görs några känslighetsanalyser.

Ett annat exempel på antaganden som gynnar valet av Förbifart Stockholm är att alternativet Förbifart Stockholm även inkluderar trängselskatt på Essingeleden medan nollalternativet (ingen Förbifart) inte gör det. Detta innebär att det inte går att avgöra vilka effekter på trafikströmmar och utsläpp som beror på Förbifarten respektive på trängselskatten. Utsläppen från alternativet Förbifart Stockholm blir sannolikt också mindre än de skulle ha blivit om alternativet inte hade inkluderat en trängselskatt på Essingeleden. Samtidigt blir utsläppen från nollalternativet sannolikt större än de skulle ha blivit om nollalternativet också hade inkluderat en trängselskatt på Essingeleden.

Naturvårdsverkets bedömning är därför att utsläppssiffrorna är en underskattning. Om olika känslighetsanalyser hade gjorts borde de peka på högre utsläpp.

Kärnfrågan är om projektet äventyrar Sveriges möjligheter att nå klimatmålet. Vägverket konstaterar att *"Det är viktigt att Förbifart Stockholm inte motverkar möjligheterna att nå målen, det vill säga att de strukturer som skapas genom motorvägen ska vara förenliga med en hållbar utveckling"*¹¹. Men efter ett kort resonemang om andra nyttor än miljö landar man i slutsatsen att *"Eftersom Förbifart Stockholm är en integrerad del i den regionala planen bidrar den till strukturer som sammantaget går i den riktning som är önskvärd."* Underlagen för såväl den regionala planen som för Förbifart Stockholm visar dock att utsläppen ökar när det krävs en kraftig minskning för att nå målen¹².

Vägverket skriver slutligen att *"man kan nå klimatmålen med Förbifart Stockholm, om dock endast med kraftiga ekonomiska styrmedel"*. Vilka dessa styrmedel är och hur införandet av dem påverkar lönsamheten och trafiksituationen redovisas dock inte. En sådan redovisning är nödvändig för att kunna bedöma både lönsamhet och alternativ till Förbifart Stockholm.

Mot bakgrund av ovanstående anser Naturvårdsverket att Förbifart Stockholm försvårar Sveriges möjligheter att nå klimatmålet 2020.

¹⁰ Vägverket, Förbifart Stockholm, PM fråga 13, 2009-01-16.

¹¹ Vägverket, Förbifart Stockholm, sid. 10 PM fråga 10, 2009-01-16.

¹² Trafikanalyser, Underlag i arbetet med ny regional utvecklingsplan RUF 2010- oktober 2008. Arbetsmaterial 2:2009, Regionplane- och trafikkontoret.

Ny dragning i tunnel under Lambarfjärden

Osäkerheter och risker med stora tunnelprojekt bör särskilt uppmärksammas. Naturvårdsverket vill poängtera att grundvattenförhållandena kan komma att påverkas av de planerade åtgärderna. Naturvårdsverket anser att en djupare säkerhetsanalys i en senare fas är nödvändig.

Naturvårdsverket anser att det nya förslaget till passage i tunnel under Lambarfjärden är positivt från miljösynpunkt då det bland annat medför minskad intrång i naturmiljön. Förslaget innebär att de negativa konsekvenserna på de ”bullerfria” områdena i natur- och friluftsområdet vid Grimsta begränsas avsevärt jämfört med tidigare förslag. Naturvårdsverket bedömer att om passagen av Lambarfjärden förläggs i tunnel så utgör inte längre riksintresset, ”Mälaren med öar och strandområden”, något hinder utifrån bestämmelserna i 4 kap. miljöbalken. Däremot bedömer Naturvårdsverket att de negativa konsekvenserna på Lovön fortfarande kan bli påtagliga på landskapet och naturmiljön vid Edeby.

Enligt regeringens beslut, punkt 5, ska tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken redovisas. Vi kan konstatera att Vägverket har gjort en redovisning med beskrivning av miljökonsekvenser, förekomsten av arter, m.m. inom eller i närheten av förordad korridor men något tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken enligt regeringens krav har inte redovisats i underlaget.

Förbifart Stockholm och luftkvalitet

Enligt 2 kap. § 6 i miljöbalken ska lokaliseringen prövas så att den innebär minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö. I ett område där en miljökvalitetsnorm överskrids eller befaras att överskridas finns det enligt 2 kap. § 7, andra stycket, även krav på särskilda försiktighetsmått där avvägningen inte får medföra att en miljökvalitetsnorm åsidosätts. Enligt nu redovisade beräkningar kommer miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) att överskridas vid Bergslagsplan. Stockholms län är ett område där åtgärdsprogram finns upprättat då miljökvalitetsnormen för NO₂ och PM10 överskrids¹³. Enligt 16 kap. 5 § miljöbalken får ”tillstånd, godkännande eller dispens” ... ”inte meddelas för en ny verksamhet som medverkar till att en miljökvalitetsnorm överträds”. Naturvårdsverket anser att det tydligare måste redovisas hur ”Förbifart Stockholm” påverkar miljökvalitetsnormerna i sin helhet i länet. Redovisningen bör avse emissionsscenarier och möjliga åtgärder som ska sättas in för att kompensera överskridandet av normerna.

Den senaste fördjupade utvärderingen av miljömålen visar att miljökvalitetsmålet Frisk luft är mycket svårt att nå. Därför är det särskilt angeläget att beskriva hur förbifart Stockholm påverkar målet i länet som helhet.

Vägverket anger att ”den viktigaste hälsokonsekvensen är att Förbifart Stockholm medför lägre luftföroreningshalter generellt i Stockholms län”¹⁴. Den

¹³ 5 kap. 3 § miljöbalken. Åtgärdsprogram avseende miljökvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län, Regeringsbeslut 2004-12-09.

¹⁴ ”Sammanfattning och kommentarer...”2009-01-22. Svar på fråga 11, sid 12.

beräkningen grundar sig dock på uppgifter från den gamla vägutredningen som inte inkluderade den trängselskatt som idag finns i Stockholm. De nya alternativ som nu diskuteras tar i övriga avsnitt hänsyn till att trängselskatt nu har införts i Stockholm. Trängselskatten uppskattas ha inneburit en bättre luftkvalitet och att antalet förtida dödsfall har minskat med 25-30 per år i Storstockholm¹⁵. Denna minskning är ungefär dubbelt så stor som den minskning som Förbifarten uppges medföra. Naturvårdsverket anser att Vägverket måste ta hänsyn till de nya förutsättningarna i sina beräkningar. En analys bör genomföras så att man kan utläsa vilken effekt som kan hänföras till trängselskatten på Essingeleden respektive ökad vägkapacitet. I sammanhanget bör man också beakta effekterna av den sekundärt inducerade trafiken.

Enligt underlaget planeras Förbifart Stockholm bli en ca 17 km lång tunnel med en skyltad hastighet på 90 km/h. Det innebär att färden i tunneln kan bli ca 11-12 min om trafiken rullar på som bäst. Störningar i trafiken medför stora risker för köbildningar vilket innebär att färden genom tunneln kan ta mycket längre tid. Föroreningarna i vägtunnelmiljö kan leda till akuta effekter i andningsvägar och troligen även på hjärt-/kärlsystemet hos känsliga personer. I detta sammanhang kan nämnas att astmatiker är en känslig grupp som uppgår till ca 10 % av befolkningen¹⁶. Barn är också en känslig grupp och barn med astma är en särskilt känslig grupp.

Vägverket anger att man kommer att eftersträva så låga föroreningshalter som möjligt i Förbifart Stockholms tunnlar för att minska hälsoriskerna för trafikanterna. Vägverket beskriver dock inga särskilda åtgärder som kan minska halterna i tunnelarna. Vägverket förlitar sig på att den framtida tekniska utvecklingen per automatik kommer att medföra sådana förbättringar att problemen med höga halter i tunnelarna *successivt* minskar. I underlaget anges även att det i dagsläget är osäkert hur låga halter av NO₂ som kan uppnås i Förbifart Stockholms tunnlar och att den längre sammanhängande tunneln gör det svårare att klara gränsvärdet. Vidare anges att om det inte är möjligt att klara 300 µg/m³ under de första åren så kommer det således att vara olämpligt för känsliga personer att färdas genom hela tunneln i högtrafik¹⁷. Naturvårdsverkets uppfattning är att Vägverkets ambitionsnivå är för låg och bör höjas. Det framgår av 2 kap. 3 § att *"alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön"*.

Vägverket gör bedömningen att på längre sikt är det möjligt att klara halter som inte medför korttidseffekter för känsliga personer och som medför liten risk för uppkomst av kroniska sjukdomar. Vad Vägverket konkret grundar sin bedömning på, hur stora grupper det är frågan om samt vilka möjligheter det finns att vidta några åtgärder framgår inte av underlaget. Naturvårdsverket anser

¹⁵ Stockholmsförstöket, Effekter på luftkvalitet och hälsa, SLB2:2006, SLB analys.

¹⁶ Socialstyrelsen, 2003, Människors hälsa i miljö kvalitetsmålen – Underlagsrapport till fördjupad utvärdering av miljömålsarbetet sid. 8 och 11.

¹⁷ Vägverket, Förbifart Stockholm, sid. 6, PM fråga 11, 2009-01-16.

att Vägverket bör komplettera sitt underlag med en redovisning av särskilda åtgärder som kan bidra till att luftföroreningshalterna i tunnarna minskas och korttidseffekterna för trafikanterna i tunnarna elimineras så långt det är möjligt.

Förbifart Stockholm - Samhällsekonomiska kalkylen

Vägverket har fått i uppdrag att presentera en redovisning av den aktuella samhällsekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm, inklusive trängselskattens effekter.

De nya kalkyler som presenteras är, enligt underlaget, ”bara preliminära resultat” framtagna i arbetet med åtgärdsplaneringen. Vägverket skriver att ”beräkningarna är så nyligen framtagna att de inte har kunnat granskas fullt ut”. Ändå bedömer Vägverket att ”eventuella felaktigheter som kan kvarstå inte bör påverka slutsatsen om projektets lönsamhet”¹⁸. I sin sammantagna bedömning skriver Vägverket att ”den samhällsekonomiska kalkylen visar ett svagt positivt resultat”¹⁹. Vidare skriver Vägverket att alla effekter inte har inkluderats ”eftersom det inte finns beräkningsmetoder för att kvantifiera och värdera dem”²⁰.

Naturvårdsverket anser dock att det finns olika metoder för att värdera t.ex. fysiska intrång av vägar²¹. Dessa metoder har tagits fram av miljöekonomerna för att belysa kostnader som borde inkluderas i en samhällsekonomisk kalkyl för att ett bra underlag till beslutfattande ska kunna presenteras. De problem och osäkerheter som förknippas med dessa metoder är av samma typ och storlek som de metoder/modeller som Vägverket använder för att dra slutsatsen att ”med hänsyn till osäkerheter och effekter som ligger utanför kalkylen, är den samlade bedömningen att FS är en lönsam investering”²². Naturvårdsverket anser att det är en allvarig brist i underlaget att det aktuella och den förväntade framtida intrånget i natur och miljö inte har inkluderats.

Vägverket anser att kalkylen underskattar värdet av restidvinsten eftersom värderingen utgår från en genomsnittlig betalningsvilja för hela Sverige²³. Ska man vid värderingen ta hänsyn till den högre betalningsviljan i Stockholm avseende restider bör man även göra det avseende andra aspekter, t.ex. markintrång. Det är därför inte givet att Förbifart Stockholm blir mer samhällsekonomiskt lönsam om man tar hänsyn till den högre betalningsviljan i Stockholm.

Sammantaget anser Naturvårdsverket att det fortfarande är svårt att följa de beräkningar och antaganden som leder till att Vägverket kommer fram till slutsatsen att projektet är lönsamt.

¹⁸ Vägverket, Förbifart Stockholm sid. 3 PM fråga 13, 2009-01-16.

¹⁹ Ibid sid. 12.

²⁰ Ibid sid. 3.

²¹ Se, till exempel, Erika Budh et. al. *Vägval och miljö*, T&S Publications, Högskolan Dalarna, Borlänge, 1998; Staffan Widlert et. al., *Värdering av miljöfaktorer*, Transek, Solna, 1993;

²² Ibid sid. 3.

²³ Ibid sid. 15.

Naturvårdsverket drar därför samma slutsats som i vårt yttrande från 2007-06-19 att det inte är möjligt att avgöra om Förbifart Stockholm är samhällsekonomiskt lönsam eller inte. Mot bakgrund av osäkerheter och icke medtagna kostnader bedömer Naturvårdsverket dock det som sannolikt att Förbifart Stockholm inte är samhällsekonomiskt lönsam.

Beslut om detta yttrande har fattats av direktören Kerstin Cederlöf.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit direktören Martin Eriksson, enhetschefen Martin Pålman samt Ebbe Adolfsson, Sven Hunhammar, Mikael Johannesson, Sandra Paulsen, Maria Ullerstam och Kyriakos Zachariadis, den sistnämnde föredragande.

För Naturvårdsverket

Kerstin Cederlöf

Kyriakos Zachariadis

Kopia till
Miljödepartementet
SIKA
Länsstyrelsen i Stockholms län

