

Ett nationellt infrastrukturprojekt ur ett lokalt perspektiv

En fallstudie på förbifart Stockholms påverkan på Ekerö kommun

SARA BENGTTSSON | LTH | LUND UNIVERISTY 2023



Figur 1 - (Trafikverket, 2023)

Thesis 384

Ett nationellt infrastrukturprojekt ur ett lokalt perspektiv

En fallstudie på förbifart Stockholms påverkan på Ekerö kommun

Sara Bengtsson

Trafik och Väg
Institutionen för Teknik och Samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet



Copyright © Sara Bengtsson

LTH, Institutionen för Teknik och samhälle
CODEN: LUTVDG/(TVTT-5384)/1-37/2023
ISSN 1653-1922

Tryckt i Sverige av Media-Tryck, Lunds universitet
Lund 2023

Examensarbete

CODEN: LUTVDG/(TVTT-5384)/40
pdf-sidor/2023

Thesis / Lunds Tekniska Högskola,
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, xxx

ISSN 1653–1922

Author: Sara Bengtsson

Title: Ett nationellt infrastrukturprojekt ur ett lokalt perspektiv

English title: A national infrastructure project from a local perspective

Language: Swedish

Year: 2023

Keywords: Infrastructure; Ekerö; Lokalt perspektiv; transportsystem; konflikt;
Förbifart Stockholm

Citation: Bengtsson, S. Ett nationellt infrastrukturprojekt ur ett lokalt perspektiv.
Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle.
Trafik och väg 2023. Thesis. xxx

Abstract:

Infrastructure and sustainable transport systems are crucial for society's development. Sweden's current largest infrastructure project, the Stockholm bypass, is right now taking place west of Stockholm. The bypass is supposed to relieve Europe highway (E4) and connect the southern and northern parts of the city. The bypass takes place in a couple of municipalities in Stockholm, one of them are the municipality of Ekerö. Ekerö is a municipality located west of Stockholm consisting of island with only one road connecting them to the rest of Stockholm. The study presented two different perspectives of the bypass, one national and one local and the main focus was on the local. The national perspective was the Swedish traffic authority and the local one was the municipality of Ekerö. The study analysed how the bypass will affect the municipality of Ekerö. The study consisted of a literature study and an interview. The effect of the bypass was analysed in separate parts such as availability, nature and culture, public transport and impacts during construction.

Furthermore, it could be concluded that the municipality of Ekerö will benefit from the bypass when it comes to greater availability, safer traffic system and an extended public transport system. The negative aspects that damage the municipality are accessibility problems during construction, possible damage on nature and culture and the negative aspects that comes of greater exploitation.

Trafik och väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, LTH
Lunds Universitet
Box 118, 221 00 LUND

Transport and Roads
Department of Technology and Society
Faculty of Engineering, LTH
Lund University
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Innehållsförteckning

Ett nationellt infrastrukturprojekt ur ett lokalt perspektiv	0
Ett nationellt infrastrukturprojekt ur ett lokalt perspektiv	1
Sammanfattning	5
Summary	6
1 Inledning	7
1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Syfte och frågeställningar	9
1.3 Begränsningar och avgränsningar.....	10
2 Metodbeskrivning	11
3 Planering av infrastruktur på nationell nivå.....	12
3.1 Transportpolitiska målen	12
3.2 Nationell plan.....	13
3.3 Tidigare nationella projekt.....	15
3.4 Agenda 2030	16
4 Förbifart Stockholm	17
4.1 Bakgrund till förbifart Stockholm.....	17
4.2 Projektets olika faser.....	17
5 Resultat från projektets olika intressenter	18
5.1 Trafikverket.....	18
5.2 Ekerö kommun.....	21
6 Analys	30
6.1 Tillgänglighet i regionen.....	30
6.2 Natur- och kulturmiljö	31
6.3 Kollektivtrafiken	32
6.4 Påverkan under byggtiden.....	32
7 Slutsats & Diskussion	33
8 Referenser	35

Sammanfattning

Nya infrastrukturprojekt och utveckling av transportsystem är en viktig del av samhällets utveckling. Regeringen jobbar efter de transportpolitiska målen för att säkerställa att detta görs på rätt sett. I den här studien har bygget av förbifart Stockholm undersökts ur ett lokalt perspektiv. Förbifart Stockholm genomförs i ett flertal kommuner i Stockholmsregionen och byggs för att avlasta E4:an som löper genom centrala Stockholm. En kommun som bygget genomförs i är Ekerö kommun precis väster om Stockholm. Ekerö är en kommun bestående av öar med enbart en fast väg till resten av regionen. Syftet med denna studie har varit att undersöka de olika perspektiv nationellt byggprojekt kan beaktas ifrån.

Arbetet med förbifart Stockholm har pågått sedan början av 2000-talet men idén uppkom redan under 60-talet. Bygget har delats upp i tre delar; planerings-, bygg- och installationsfasen. När dessa tre står klart är förbifarten redo att öppna upp. Planeringsfasen består utav utredningar och dokument som representerar den första intressentens synvinkel, Trafikverket. Däribland finns en förstudie och vägutredning. Resultatet från förstudien är att förbifart Stockholm är en nödvändig väg för Stockholmsregionens utveckling. Därefter genomfördes en vägutredning som konstaterade att bygget kan komma att få konsekvenser på omgivande miljö. Utredningen presenterar också att förbifart Stockholm kommer att gynna Ekerö kommuns transportförsörjning på grund av deras nuvarande sårbara position. Den nya vägen ska också hjälpa till med att avlasta världsarvet Drottningholm.

Den andra intressenten som presenteras är Ekerö kommun. Kommunen kommer gynnas när förbifart Stockholm väl står klart eftersom det då kommer finnas mer än en väg ut ur kommunen, vilket exempelvis gynnar kollektivtrafiksystemet då detta kan utökas. Förbifarten märks tydligast av i kommunen genom ett av dess bi-projekt, breddningen av Ekerövägen. Vägen ska utökas från tre till fyra körfält. Ekerövägen går genom naturreservat, världsarv och över broar. En intervju gjordes med en respondent från Ekerö kommun som uttryckte de fördelar som förbifarten kommer ge kommunen när den är klar samt den problematik som funnits under byggtiden.

Resultatet från undersökningen visar att Ekerö kommun kommer gynnas ur de aspekterna att de kommer få en större tillgänglighet, ett starkare trafiksystem och ett utökat kollektivtrafiksystem. De negativa aspekterna som skadat kommunen är stora framkomlighetsproblem under bygget, eventuella skador på natur- och kulturområden samt de negativa aspekter som kan komma av en ökad exploatering.

Summary

New infrastructure projects and development of transport systems is crucial for society's development. The Swedish government's work is based on the national Swedish transport policy objectives to ensure it is done the correct way. This study has looked in to the E4 Stockholm bypass from a local perspective. The bypass impacts a couple of municipalities in Stockholm and its main purpose is to relieve the European highway (E4) through the central parts of Stockholm. One municipality that the bypass is built in is Ekerö west of Stockholm. Ekerö is a municipality consisting of islands and only one main road that connects it to the rest of Stockholm. The main purpose of this study is to analyse the different perspectives of a national infrastructure project.

The work with the Stockholm bypass started in the beginning of year 2000, but the idea came already in the sixties. The process consists of three parts: planning, building and installation. When these three are completed the bypass is ready to open. The planning process consists of investigations and documents such as a pilot study and road investigations. The result from the pilot study is that the Stockholm bypass is a necessary road for the development of the Stockholm region. Then the road investigation was conducted that made it clear that the construction will have consequences on its surroundings. The investigation also presents that the Stockholm bypass will benefit the municipality of Ekerö's transport supply because of their current vulnerable position. The new road shall also relieve the world heritage of Drottningholm.

The other stakeholder that is presented is the municipality of Ekerö. That the municipality will benefit from the bypass is obvious since it will have more than one way to the rest of Stockholm. The municipality will also get an opportunity to extend its public transportation system. The bypass is most noticeable in the municipality because of their side project, the reconstruction of *Ekerövägen*. The road will be widened from three to four lanes. The road also runs through wildlife preserves, world heritage and over bridges. An interview was conducted with a representative from the municipality that expressed the advantages that the bypass will give and the problem which existed during the construction.

The result from the survey shows that Ekerö benefit from the bypass when it comes to greater availability, safer traffic systems and an extended public transport system. The negative aspects that damage the municipality are accessibility problem during construction, possible damage on nature and culture and the negative aspects that comes of greater exploitation.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

I ett snabbt utvecklande samhälle finns det en stor betydelse av att ha ett fungerande infrastruktur- och transportsystem. Det sker idag stora ombyggnationer och utveckling av Sveriges infrastruktur. Anledningen till dessa ombyggnationer är att skapa hållbara samhällen som möter de behov som finns i landet (FN, 2022). Regeringen jobbar utifrån de transportpolitiska målen för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för hela Sverige, både för medborgare och näringsliv. Hela Sveriges infrastruktur och alla transporter ska följa dessa mål oavsett vilket trafikslag det berör för att se till att vår infrastruktur uppfyller de kapacitetsbehov som finns (Regeringen, u.d.).

När stora projekt ska genomföras finns det alltid en risk för målkonflikter mellan de inblandade parterna. Detta har hänt tidigare i Sverige när till exempel Botniabanan eller fyrspårutbyggnaden mellan Arlöv och Flackarp skulle planeras och genomföras. När Botniabanan skulle byggas var det många inblandade kommuner som fick komma till tals med sina åsikter. Den stora konflikten kring detta bygge var den påverkan som järnvägen eventuellt skulle ha på Umeälvens delta. Banverket accepterade ett flertal åtgärder för att minska påverkan på det värdefulla naturområdet (Cars, et al., 2009).

När förstärkningen av spår mellan Arlöv och Flackarp skulle genomföras uppstod det även där konflikter. Kommunikationen mellan banverket och kommunerna var nästintill obefintlig, och på grund av att de olika aktörerna hade olika visioner tog projektet lång tid. Här var det stora problemen barriärer och buller i kommunerna som förstärkningen skulle ta plats i. Kommunerna i fråga vägrade anta de detaljplaner som banverket presenterade. Utvärderingen av processen var negativ och ingen av aktörerna var särskilt nöjd med hur det hade gått till. Den stora frågan som detta scenario väckt är om en kommun ska kunna sätta stopp för ett nationellt nödvändigt projekt (Cars, et al., 2009).

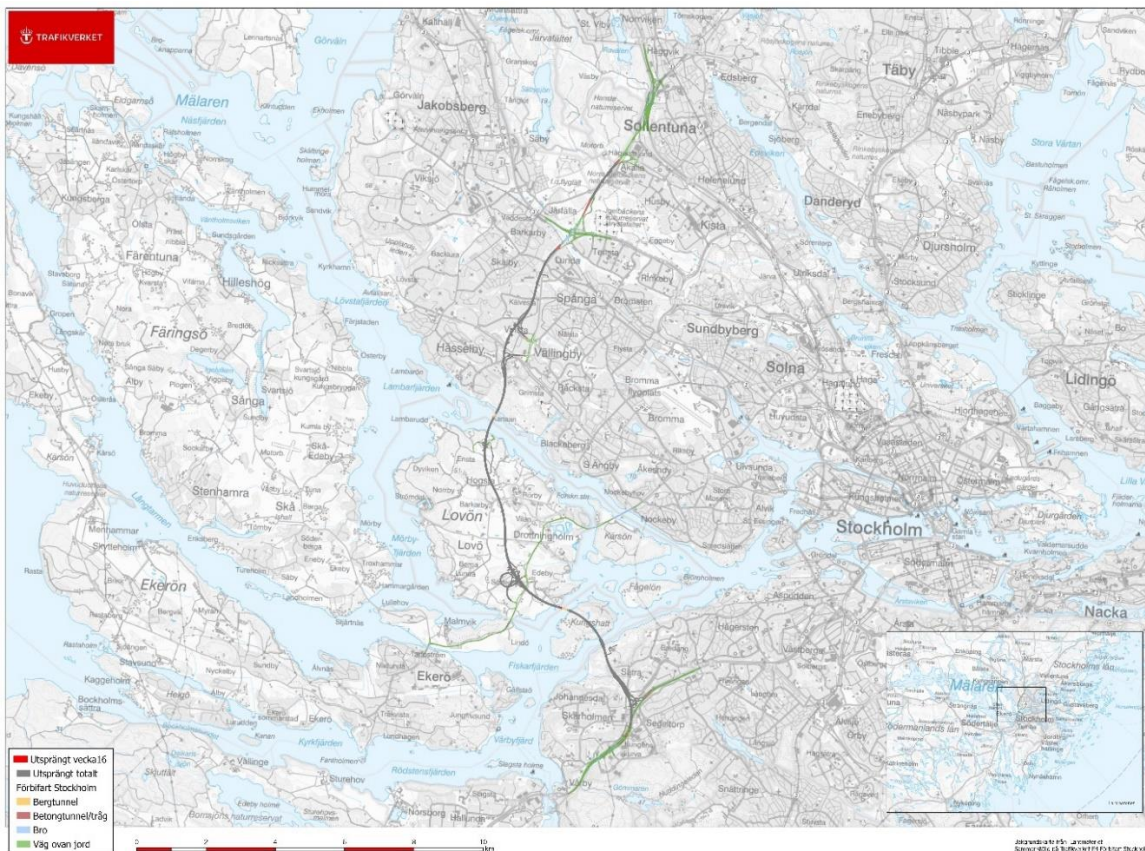
Ett stort infrastrukturprojekt som är i full gång idag är förbifart Stockholm. Förbifarten byggs på grund av att den delen av E4:an som går genom centrala Stockholm, Essingeleden, har nått sin maxbelastning (Trafikverket, 2023). Essingeleden är idag en av Sveriges mest trafikerade sträckor och är redan överbelastad. För att avlasta vägen har olika alternativ undersökts angående förbifarter och upprustning av omkring gående vägnät. Undersökningarna har i slutändan kommit fram till att det mest hållbara alternativet är att bygga förbifart Stockholm (Vägverket, 2001).

Förbifart Stockholm är en 21 kilometer lång sträckning av E4:an som ska avlasta delarna genom centrala Stockholm. Förbifarten byggs väster om Stockholm och bygget genomförs i ett flertal kommuner. Sträckningen ska möjliggöra transporter från de norra områdena till de sydliga utan att passera de centrala delarna. Stora delar av vägen ligger i tunnlar under Mälaren, nära stadsmiljöer, i naturreservat samt vid världsarv. Uppfarter från motorvägen kommer bland annat att finnas i Häggvik, på Lovön och i Kungens kurva. Detta är en av regeringens senaste satsningar för Sveriges infrastruktur (Trafikverket, 2023).

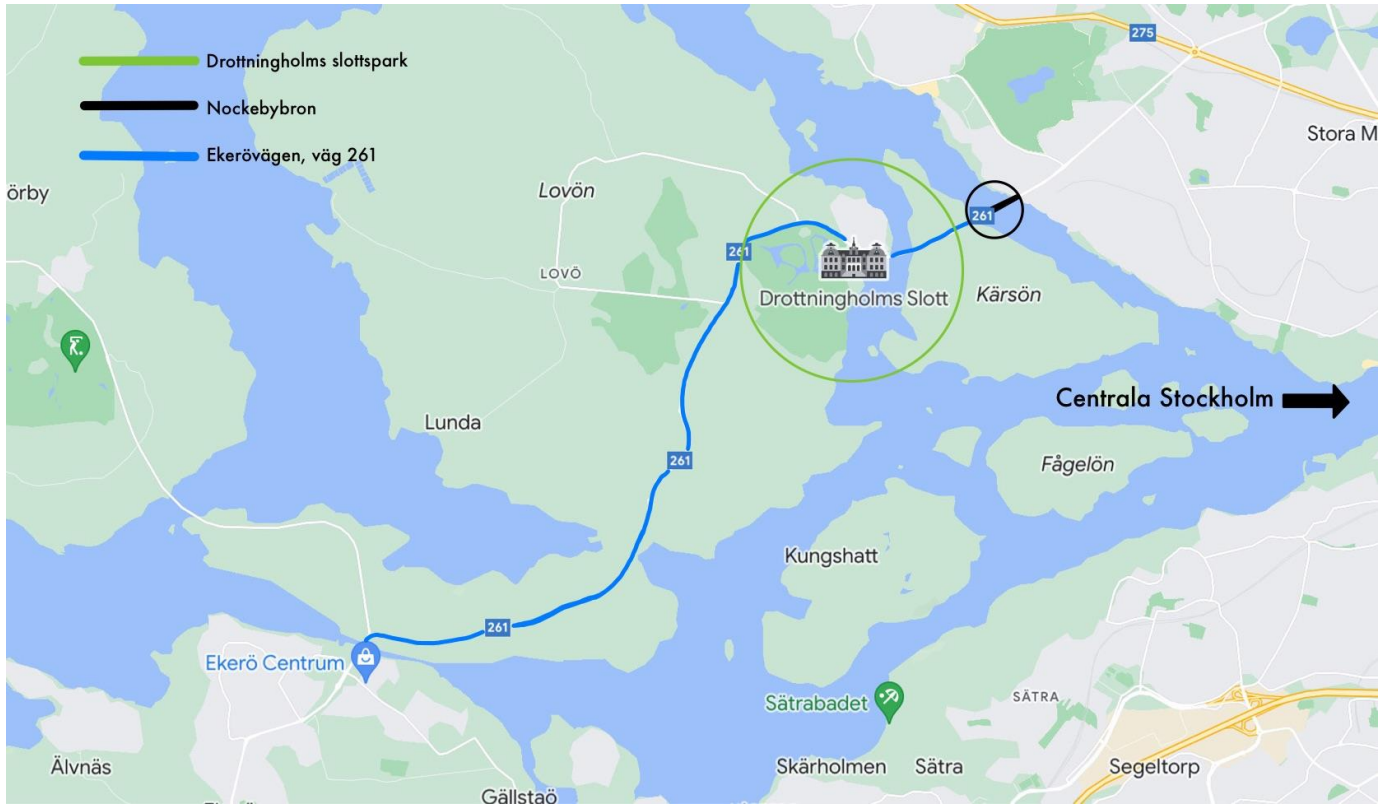
I detta projekt finns det många inblandade parter som kan ha olika åsikter. Det är först och främst Trafikverket som driver projektet samt de kommuner som bygget genomförs i. Ett projekt kan dock ses ur olika perspektiv beroende på vilken intressent man utgår ifrån. Alla aspekter kan ses som både positiva och negativa beroende på vilken synvinkel som väljs. I och med de olika perspektiven skulle det kunna uppstå konflikter mellan dessa intressenter. De har olika motiv till att bygget antingen ska ske eller inte.

Ekerö kommun är en utstickande kommun i Stockholmsregionen på grund av deras läge och vägnät. Kommunen består utav öar som är sammanbundna med broar. För att ta sig från öarna till fastlandet finns det en färja till Slagsta och en fast väg till Nockeby. Förbifart Stockholm byggs just nu på den enda fasta vägen ut ur kommunen (Ekerö kommun, 2022).

Efter detta kapitel kommer metodkapitlet som ska beskriva projektets gång. Resterande del av rapporten inleds med ett kapitel med grundläggande information kring planering av infrastruktur. Där efter redovisas bakgrund och motiv till byggandet av förbifart Stockholm. I resultat delen redovisas olika intressenters åsikter kring bygget för att sedan avsluta med en analys av byggandet i det avgränsade området.



Figur 2 - Karta över förbifart Stockholm (Trafikverket, 2023)



Figur 3 - Karta över centrala områden i Studien (Bengtsson, 2023)

1.2 Syfte och frågeställningar

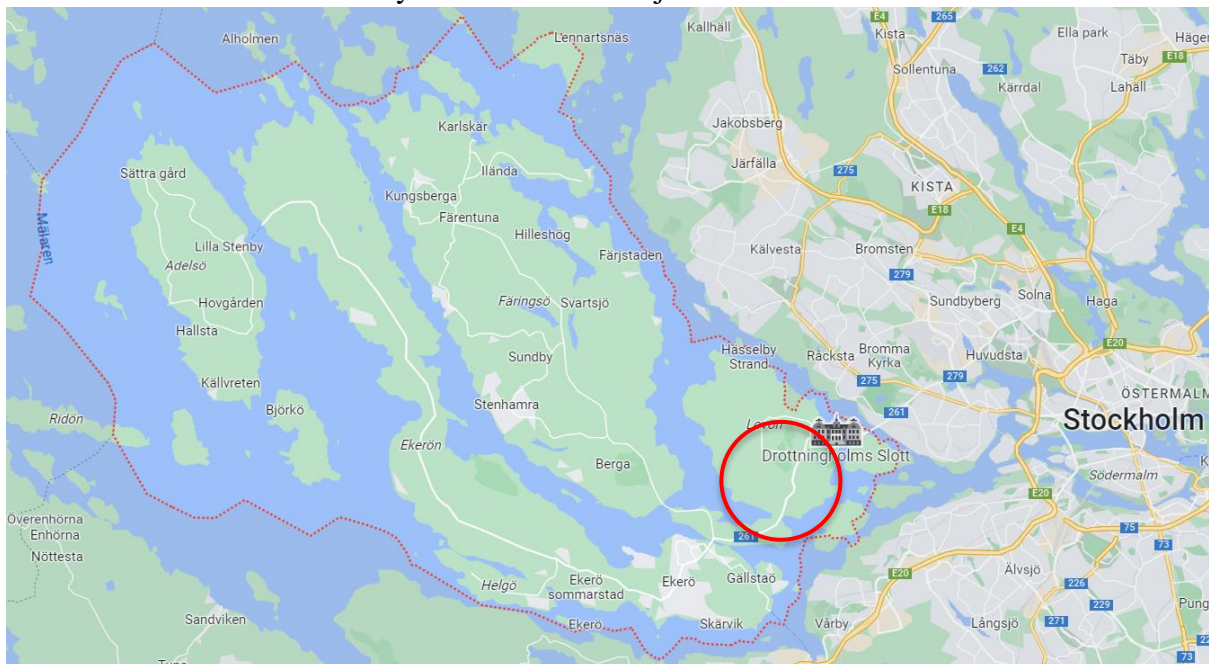
Syftet med detta kandidatarbete är att undersöka ett nationellt infrastrukturprojekt från olika synvinklar. Fokuset ligger på hur en lokal miljö kan komma att påverkas av ett nationellt projekt och hur de lokala åsikterna ställer sig till de nationella. Ett konkret exempel undersöks i form av en fallstudie på Ekerö kommun och förbifart Stockholm. Huvudintressenterna i denna studie kommer att vara Ekerö kommun och Trafikverket. Ekerö kommuns perspektiv på projektet har undersökts genom intervjuer och remissvar medan Trafikverkets perspektiv främst har undersökts med hjälp av det förarbete som presenteras i olika dokument. Eventuella konflikter undersöks samt positiva och negativa aspekter av projektet ur de olika perspektiven.

Arbetet söker svar på följande frågeställningar:

- Vilka konflikter kan uppstå mellan en kommun och en myndighet på ett nationellt infrastrukturprojekt?
- Vilka konsekvenserna blivit för Ekerö kommun under själva byggandet och hur kommer den lokala miljön att påverkas när bygget står klart?
- Vilka olika synvinklar finns det på byggprocessen utifrån de undersökta perspektiven?

1.3 Begränsningar och avgränsningar

Förbifart Stockholm löper genom ett flertal kommuner som alla kan komma att få olika konsekvenser av bygget. I denna studie har fokuset legat på det som sker på grund av uppfarterna på Lovön. En karta över Ekerö kommun och tillfarternas placering finns i figur 3. Den lokala miljön vars konsekvenser som blir relevanta för denna studie är alltså Ekerö kommun. Andra kommuners synvinklar kommer ej att beaktas i denna studie.



Figur 4 - Karta över Ekerö kommun

2 Metodbeskrivning

I följande avsnitt beskrivs den metod som används för att genomföra denna studie. Den övergripande problemställning skulle kunna vara bred och appliceras på flera olika situationer. För att smalna av och få en tydligare syn av problemet så applicerades en fallstudie på ett infrastrukturprojekt och en lokal miljö. Här valdes förbifart Stockholm som projekt och avgränsningarna gjordes till Ekerö kommun för att göra arbetet ännu mer precist. Anledningen till att detta fall valdes var på grund av förbifart Stockholms relevans idag samt Ekerö kommuns unika situation med enbart en fast väg till resten av regionen.

Arbetet bygger till största del på en genomgripande litteraturstudie med kompletterande intervju. Litteraturstudien kan i stora drag delas upp i två delar. En teoridel som berör information kring planering av infrastruktur samt bakgrundsinformation om förbifarten. Syftet med teoridelen är att öka läsarens förståelse kring resultatet och analysen som sker i det senare skedet i rapporten. Den andra delen av litteraturstudien presenterar de olika intressenternas synvinkel på projektet. Här läggs både officiella dokument från Trafikverket och Ekerö kommun fram.

Dokumentet kring förbifart Stockholm på Trafikverkets hemsida täcker in hela projektet med alla kommuner den berör. Studien har därför fokuserat på de delarna av dokumenten som berör Ekerö kommun och det avgränsade området. Fokuset för den här intressenten är det nationella perspektivet och hur förbifart Stockholm kommer gynna Sverige som land. Det berör även de delar där eventuella problem som kan uppstå för det lokala området och hur det planeras att motverkas. För att hitta relevant information för bygget på Ekerö kommun har dokumenten granskats med hjälp av sökord så som; *Ekerö, Lovön, Drottningholm, Ekerövägen och världsarv*. Detta för att framför allt hitta relevant information för arbetet men även för att effektivisera processen.

Ekerö kommuns perspektiv bygger dels på dokument från kommunens hemsida, dels en intervju och insamling av övriga åsikter. Det lokala perspektivet har fokuserat mycket på hur invånarna kommer att påverkas under och efter byggtiden. Lokala åsikter har kommit från tidningsartiklar och remissvar. På kommunens hemsida finns översikts- och detaljplaner för kommunens trafikplanering. Dessa har granskats med samma metod som Trafikverkets dokument med sökord som i detta fall istället blev; *Ekerövägen, Drottningholm, Förbifart Stockholm, världsarv och körfält*. Lika så har tidningsartiklar och remissvar sökts fram med hjälp av relevanta sökord i den digitala lokal tidningen *Mitt i*.

Intervjun genomfördes med en trafikplanerare på Ekerö kommun vars ansvarsområden täcker planering för alla trafikslag. Intervjun genomfördes digitalt via ett Teamsmöte på datorn med frågor gällande kommunens inställning till förbifarten. Det viktiga att tänka på vid genomförandet av intervjun var ett strukturerat förarbete med frågor, introduktion till uppsatsen och att aktivt lyssna under tiden (Patel & Davidsson, 2003). Detta för att få en helhetsbild av hur kommunen och dess invånare ställer sig till situationen. Innan intervjun hade sex huvudfrågor förberetts. Frågorna var:

- Vad var kommunens första tankar kring Förbifart Stockholm? Har de förändrats med tiden?
- Hur mycket har kommunen haft att säga till om angående projektet?
- Hur har byggprocessen påverkat livet i kommunen?
- Hur kommer förbifarten att påverka livet på öarna när det står klart 2030? Vilka positiva samt negativa aspekter finns det?
- Hur tror du kollektivtrafiken kommer att påverkas?
- Är det Förbifarten som motiverat ombyggnaden av Ekerövägen?

Under intervjuens gång tillkom det följdfrågor vilket utökade de sex huvudfrågorna.

När intressenternas åsikter har redovisats vägs de nationella och lokala åsikterna mot varandra i en analys. Analysen strukturerades upp med olika rubriker. Dessa rubriker valdes utifrån de mest relevanta aspekterna under studiens gång. De områden som det största fokuset har legat på. Det som analyserades var resultatet från intressenterna i kapitel fem. Utifrån de olika rubrikerna vägdes intressenternas åsikter och synvinklar mot varandra för att få en helhetsbild av situationen.

3 Planering av infrastruktur på nationell nivå

3.1 Transportpolitiska målen

En viktig del av dagens samhälle är möjligheten till tillgängliga transporter. Vi lever i ett samhälle där största delen av befolkningen bor, jobbar och utför fritidsaktiviteter på olika platser. För att se till att ett sådant samhälle fungerar på bästa sätt krävs ett välutvecklat och effektivt transportsystem med god tillgänglighet. För att detta skulle ske kom det 2008 en proposition för att definiera hur politiken skulle prioritera och rikta in sig gällande denna fråga. Målstrukturen i politiken skulle förenklas och därmed göra det lättare i beslutsprocessen (Regeringen, u.d.).

Propositionen angående Sveriges transportpolitik hade titeln "*Mål för framtidens resor och transporter*". Propositionen antogs av riksdagen 2009 och bestod av ett övergripande mål som var uppdelat i ett funktions- och ett hänsynsmål som täcker de viktigaste delarna inom transportpolitiken. Propositionen tar grund från FN:s agenda 2030 och de globala målen. Dessa mål ska tillsammans främja ett tillgängligt, säkert och hållbart transportsystem. Det ska bidra till regeringens klimatmål samt inte bidra till negativa hälsoeffekter hos brukare (Regeringen, u.d.) (2008/09:93, 2009).

3.1.1 Övergripande målet

Det övergripande målet lyder som följer "*Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*" (Regeringen, u.d.). Det övergripande målet kan sedan delas in i två delmål, tillgänglighet- och hänsynsmål. Tillgänglighet- och hänsynsmålet har specificerats av regeringen inom ett antal olika prioriterade områden.

3.1.2 Funktionsmålet

Funktionsmålet innebär tillgänglighet och att alla Sveriges medborgare och näringsliv ska ha tillgång till ett bra transportsystem. Funktionsmålet ska förhindra att vissa delar av befolkningen hamnar i utanförskap på grund av att transporterna inte är anpassade för de individerna. Regeringens politik ska med detta mål bidra till en hållbar tillväxt där fungerande resor och transporter prioriteras. Transportsystemet ska ha god utformning och funktion samt i bruk vara av god kvalitet och användbarhet. Dessutom ska det vara ett jämställt system där både män och kvinnors behov tillgodoses (2008/09:93, 2009).

Fokuset är på medborgarna och vad de upplever som tillgänglighet. Det ska bidra till en utveckling i landet och dess näringsliv. Ett annat fenomen som ska gynnas av tillgänglighetsmålet är regionförstoring, ett begrepp som beskriver fenomenet när folk bor och jobbar på olika orter i samma eller olika regioner. Med god tillgänglighet ska en hållbar regionförstoringen underlättas (2008/09:93, 2009).

3.1.3 Hänsynsmålet

Hänsynsmålet ska bidra till ett transportsystem där säkerhet, miljöpåverkan och hälsoeffekter prioriteras. Transportsystemet ska vara säkert och ingen ska dö eller skadas allvarligt som följd av en trafikolycka. Trafiksystemet ska vara miljövänligt och inte ge en negativ påverkan på miljön. Målet innebär också att minska hälsofarliga utsläpp, luftföroreningar såsom partiklar samt trafikbuller. Alla dessa faktorer bidrar till negativa hälsoeffekter och är något som bör minimeras (2008/09:93, 2009).

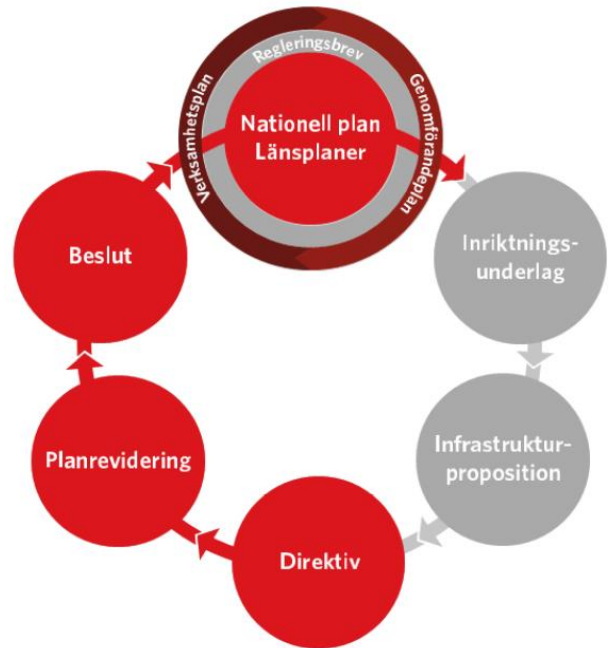
För att specificera dessa ytterligare har hänsynsmålet etappmål med fokus på växthusgasutsläpp samt antalet omkomna i trafiken. Gällande utsläppet av växthusgaser ska dessa minska med 70 procent senast 2030 jämfört med utsläppen 2010. Etappmålet för antalet omkomna täcker vägtrafik, luftfart, sjöfart samt olyckor gällande barn i trafiken. Alla dessa ska halveras till 2030 (2008/09:93, 2009).

3.2 Nationell plan

En nationell plan skapas av Trafikverket på direktiv från regeringen. Planen i fråga gäller Sveriges transportinfrastruktur och ska innehålla de viktiga punkterna gällande området så som investering och trafiksäkerhetsåtgärder (Hydén, 2008). Samtidigt ska de regionala avdelningarna ta fram planer för respektive län. Dessa uppdateras ungefär vart tolfte år och revideras vart fjärde (Trafikverket, 2021).

En nationell plan ska täcka all statlig infrastruktur och framtidsplaner gällande underhåll och utveckling. Viktiga punkter som planen omfattar är drift och underhåll samt relevanta miljöåtgärder, budget gällande de olika trafikslagen (järnväg, vägtrafik och sjöfart) och avtal gällande externa aktörer och kommuner. Under planeringsprocessen för Trafikverket dialog med alla externa aktörer (Trafikverket, 2021).

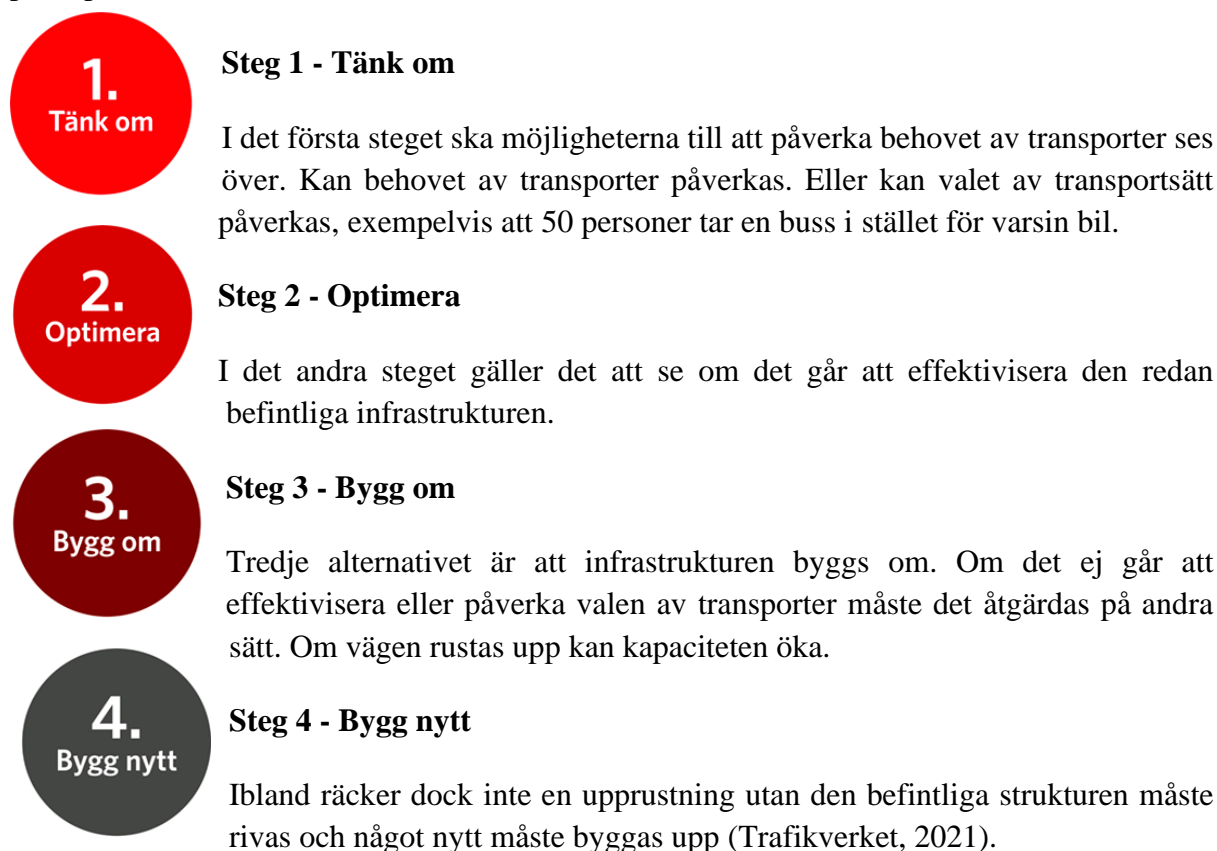
När planerna är klara redovisar Trafikverket den nationella planen för regeringen och de regionala planerna bestäms av länsplan upprättare. Trafikverkets plan är dock bara ett förslag till regeringen. Regeringen tar sedan ett beslut om planen ifall de håller med eller om något ska ändras. Därefter har regeringen och Trafikverket en plan för landets nationella infrastruktur att jobba efter de kommande tolv åren (Trafikverket, 2021).



Figur 5 - (Trafikverket, 2021)

Fyrstegsprincipen

Ett viktigt begrepp som används när planer för trafikens hållbara utveckling ska tas fram är *fyrstegsprincipen*. När en samhällsutveckling ska genomföras används denna princip för att se vilket alternativ som är mest hållbart. Ska trafik dirigera om, rusta upp eller riva och bygga nytt på samma plats. Med fyrstegsprincipen säkerställs att resurser används på rätt sätt och bidrar till en hållbar utveckling av samhällets infrastruktur. Följande steg utvärderas med hjälp av principen för att se vilket som är det hållbaraste alternativet:



Figur 6
(Trafikverket, 2021)

3.3 Tidigare nationella projekt

Som tidigare nämnts har Sverige haft flera nationella infrastrukturprojekt där olika intressenter varit inblandade. De olika projekten har haft olika problematik och framgångsfaktorer. När nationellt möter lokalt kan det uppstå målkonflikter eftersom intressenterna kan ha olika prioriteringar.

Botniabanan är ett av Sveriges största järnvägsprojekt i Norra Sverige. Järnvägssträckan är 19 mil och sträcker sig mellan Umeå och Nyland. Botniabanan var inget enkelt projekt då den påverkade flertal kommuner och städer med buller, estetik och samspel med omgivande miljö. I projektet var det ett flertal kommuner med olika åsikter och prioriteringar. Den största konflikten som uppstod handlade om Umeälvens delta. Järnvägen skulle anläggas mitt i deltat som klassats som ett värdefullt naturområde. Inblandade intressenter förde dock effektiva konstruktiva dialoger och förhandlingar för att komma fram till lösningar. Slutsatsen som dras

av Botniabanan är att målkonflikter kan uppkomma oavsett hur välorganiserat ett projekt än är från start. Det går dock att lösa om alla intressenter är villiga att föra en konstruktiv och öppen diskussion om möjliga lösningar och kompromisser (Cars, et al., 2009).

Upprustningen av spåren mellan Arlöv och Flackarp såg dock lite annorlunda ut än Botniabanan. Spåren mellan Malmö och Lund skulle få en utökad kapacitet från två till fyra spår. I detta projekt hade de olika intressenterna delade åsikter som under en längre period gjorde att processen stod still. Banverket och kommunernas kommunikation var nästan intill obefintlig vilket gjorde det svårt att komma framåt med bygget. Åsikterna handlade om hur spåren skulle anläggas. Trots att utbyggnad av spårkapacitet ligger på en nationell nivå hänger det till stor del på kommunerna det anläggs i. Banverket och kommunerna lyckades inte få till en konstruktiv dialog vilket gjorde att projektet ej kunde påbörjas. Den stora frågan som kom efter detta projekt var om enskilda kommuner ska kunna sätta stopp för projekt på nationell nivå (Cars, et al., 2009).

3.4 Agenda 2030

Sverige är ett av många länder som valt att delta i FN:s arbete för en hållbar utveckling, Agenda 2030. Agendan består utav 17 mål, de globala målen, som ska hjälpa alla dessa länder med sitt arbete för en hållbar utveckling. Målen berör många viktiga ämnen så som fattigdom, utbildning, jämställdhet och infrastruktur. Varje mål är uppbyggt av delmål som ska specificera målet (FN, 2022). Regeringen arbetar aktivt med de globala målen och Sveriges genomförande av agenda 2030 (Regeringen, 2022). När infrastruktur ska byggas eller rustas upp ska även det följa de globala målen. Många mål går att applicera på byggandet av infrastruktur men det är framför allt mål nio och elva.

Mål nummer nio fokuserar på samhällets infrastrukturer och att lägga en stabil grund för blomstrande samhällen. För att kunna hantera framtida utmaningar måste vårt samhälle ha industrier och infrastrukturer som är mer inkluderande och hållbara. I delmålen specificeras inkludering, hållbarhet och motståndskraftiga infrastrukturer (FN, 2022).



I mål elva är fokuset på städers och samhällens hållbara utveckling. En hållbar stadsutveckling inkluderar bland annat byggandet av bostäder, infrastruktur och transporter. Majoriteten av världens befolkning bor idag i städer vilket innebär att det ställs nya krav för att de ska fungera på ett hållbart sätt. Målet är uppbyggt av tio delmål som bland annat tar upp tillgänglighet i transportsystem, värna om natur- och kulturarv och en minskad miljöpåverkan (FN, 2022).



Figur 7 - Globala målen
(FN, u.d.)

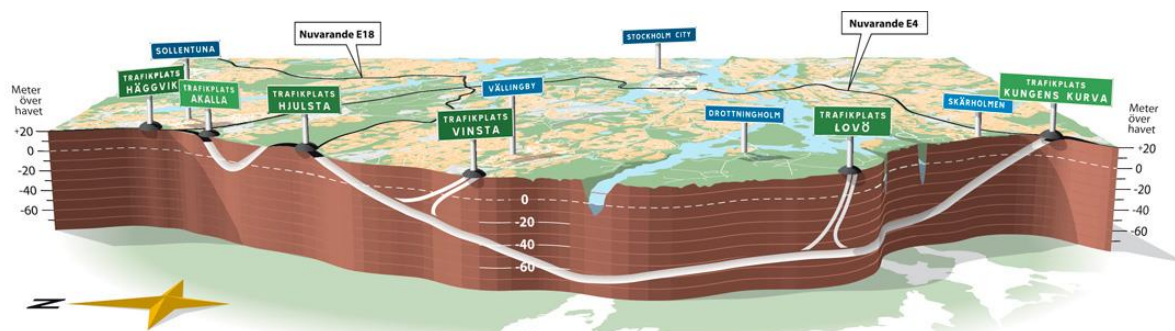
4 Förbifart Stockholm

I avsnitt fyra kommer förbifart Stockholm att presenteras. Bakgrunden till vad som motiverat detta stora infrastrukturprojekt och vilka olika delar av projektet som pågått samt fortfarande är i full gång redovisas.

4.1 Bakgrund till förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm är i nuläget Sveriges största infrastrukturprojekt bestående av 21 kilometer motorväg på mark och i tunnel. Motorvägen är en ny del av E4an och binder samman de norra och södra delarna av Stockholm. Huvudsyftet med den nya leden är att avlasta de motorvägar som går genom Stockholm, såsom E18 och Essingeleden som i nuläget är mycket högt belastade. Förbifarten har sin nordligaste anslutning i Häggvik och sin sydligaste i Kungens Kurva, där emellan har den fyra anslutningar. En av dessa anslutningar har tillfarter placerad på Lovön i Ekerö kommun (Trafikverket, 2023).

Förslaget för bygget kom redan under 60-talet men antogs av regeringen först i början av 2000-talet. Motiveringen var att avlasta de nuvarande genomfartslederna i Stockholm och öka säkerheten mot störningar i stadens trafiksystem. När förslaget till slut antogs inleddes planeringsfasen och det tog nästan 15 år innan det första spadtaget togs och bygget var i gång (Norberg, 2016).



Figur 8 - Förbifart Stockholm (Nationalencyklopedin, u.d.)

4.2 Projektets olika faser

Arbetet med förbifarten påbörjades 2001 och står inte klart än. Bygget har delats in i tre olika faser; planerings-, bygg- och installationsfasen. När dessa tre är avslutade är bygget redo att öppna för trafik. De olika faserna innehåller olika viktiga dokument, utredningar och företeelser (Trafikverket, 2023).

Planeringsfasen är byggets första fas bestående av många dokument och undersökningar. Det initiala var att genomföra en förstudie som ska avgöra om det krävs en väg överhuvudtaget. Nästa steg var en vägutredning som redogör vart den framtida vägen ska dras. I vägutredningen träder även de intressenter som eventuellt skulle vilja förhindra bygget fram. Vägutredningen

innehåller även en miljökonsekvensbeskrivning som beskriver de potentiella konsekvenser som kan komma av bygget (Norberg, 2016).

Efter planeringsfasen var avklarad var det dags att börja bygga. Bygget drog i gång 2016 och beräknas stå klart 2023. Under byggfasen skedde det sprängningar i berget för att först skapa arbetstunnlar och sen en huvudtunnel där vägbanan ska anläggas. Ovan jord anläggs även trafikplatser och nya vägar. Ett av dessa stora projekt är breddningen av väg 261, Ekerövägen (Trafikverket, 2023).

När byggfasen är klar är det dags för installation i tunnarna. Här installeras säkerhetslösningar, elförsörjning, ventilation, övervakning och trafikstyrning. När alla installationer står klara inleds ett testarbete för att säkerställa att anläggningen uppnår de krav som ställs. När anläggningen är godkänd knyts den samman med omkringliggande vägnät och är efter det redo att öppnas. Preliminärt är det satt att förbifart Stockholm ska invigas 2030. Detta kräver dock att alla delar av projektet står klara (Trafikverket, 2023).

5 Resultat från projektets olika intressenter

Vid byggandet av nationella infrastrukturprojekt finns det alltid ett flertal intressenter inblandade. I denna studie ligger fokuset på den del av förbifart Stockholm som anläggs i Ekerö kommun väster om Stockholm. De två huvudintressenterna som denna studie valt att fokusera på är Trafikverket samt Ekerö kommun. I följande avsnitt kommer dessa två intressenters perspektiv att presenteras.

5.1 Trafikverket

Trafikverkets perspektiv är en sammanfattning av viktiga dokument från planeringsprocessen. Framför allt kommer argument angående planering och utformning för det nationella projektet. Eftersom senare delar av denna studie kommer att vara centrerat kring Ekerö kommun kommer relevant information att sällas ut och aspekter som är mer relevanta för andra kommuner utelämnas.

5.1.1 Förstudie

Förstudiens primära syfte är att ta fram det underlag som krävs för det framtida byggprojektets planering och projektering. Förstudiearbetet sker enligt fyrstegsprincipen och presenterar de olika lösningarna för att hitta det mest hållbara alternativet. I förstudien presenteras den nuvarande situationen samt dess brister som ska åtgärdas med projektet. Viktiga delar är även avgränsningar, utredningar inför projektet samt de mål som ska uppnås när bygget är klart.

I förbifart Stockholms förstudie beskrivs även de olika alternativen som finns för att lösa det beskrivna problemet. Här beskrivs även *nollalternativet* vilket är vad som skulle hända om ingenting gjordes, alltså om det nuvarande tillståndet bevarades. Förstudien har inga bindningar till tidigare undersökningar trots att det tidigare kan ha gjort undersökningar. Fokuset i denna studie ligger på det alternativ som valdes (Vägverket, 2001).

Förstudien presenterar de tydliga brister som finns när det gäller vägnätet som binder samma de norra och södra delarna av Stockholm. Kapaciteten är inte tillräckligt och med hjälp av förbifarten ska detta åtgärdas. Det bristande vägnätet riskerar att bidra till en större klyfta mellan regionhalvorna. Den primära anledningen till att en förbifart ska byggas är att E4:an som löper genom Stockholm i nuläget är överbelastad. En överbelastad väg orsakar en trängsel som i sin tur gör att möjligheten för arbete, service och fritidsaktiviteter minskar. Situationen gäller trafiken som passerar det så kallade Saltsjö-Mälarsnittet enligt *figur 9*. I Stockholm så agerar detta snitt som en barriär och delar upp staden i en nordlig och sydlig del. Essingeleden agerar även som en flaskhals och orsakar långa köer under dygnets maxtimmar (Vägverket, 2001).



Figur 9 - Saltsjö-Mälarsnittet från SL

Stockholms befolkning har haft en konstant tillväxt sedan 1982 och vid årsskiftet mellan 2022 och 2023 bodde det strax under en miljon människor i Stockholm (Stockholm stad, 2022). Denna siffra gäller dock bara kommunen Stockholm stad. I och med befolkningsökningen kommer behovet av transport enbart att öka. Situationen över Saltsjö-Mälarsnittet kommer därmed bara att förvärras om det ej åtgärdas. Många personer som färdas genom Stockholm bor dessutom i grannkommunerna och bidrar med ännu fler trafikanter. Enbart Sollentuna och Ekerö kommun bidrar tillsammans med ytterligare hundra tusen invånare (Sollentuna kommun, 2023) (Ekerö kommun, 2022)

För alternativet förbifart Stockholm kommer fördelningen av trafik att förändras runt om bygget. Förbifarten kommer agera som en tvärled för norra och södra Stockholmen och ska bidra till en ökad tillgänglighet för regionen. Essingeleden som idag är den mest överbelastade biten av E4:an kommer att avlastas med ungefär 30 000 fordon per dygn (Vägverket, 2001). I Ekerö kommun kommer Ekerövägen att avlastas med 8000 fordon per dygn öster om förbifarten medan på den västra sidan kommer belastningen att öka med ungefär 7000 fordon per dygn (Vägverket, 2001).

5.1.2 Vägutredning

En vägutredning är det förarbete som utförs inför ett bygge för att redovisa möjliga alternativ med deras konsekvenser och mål. Utredningen ska ge underlag till vidare planering av vägkorridoren samt vilka genomförandeåtgärder som ska tas till. Vägkorridorens beslutprocess ska redovisas med de aspekter som påverkat det slutgiltiga beslutet. I vägutredningen ska diverse dokument och beskrivningar ingå (Vägverket, 2004). Den ska ta hänsyn till riksintresse, alltså det område vars perspektiv är viktigt ur ett nationellt perspektiv när något ur miljöbalken ska undersökas.

Riksintresset ska tillsammans med miljöfrågor och allmänna intressenter i frågan sammanvägas och klargöras i vägutredningen. En viktig del av vägutredningen är miljökonsekvensbeskrivningen, MKB. Denna beskrivning ska redovisa de mest väsentliga konsekvenser som bygget potentiellt kan få på omgivande miljö. De ska beskrivas och bedömas utifrån de krav som finns i miljöbalken (Boverket, 2022).

Den del av miljökonsekvensbeskrivningen som blir mest relevant för Ekerö kommun är den rörande väg 261, Ekerövägen. Av de alternativ som fanns för att avlasta E4an genom Stockholm är förbifart Stockholm det med markant flest negativa konsekvenser. Konsekvenser gäller natur- och kulturmiljöer samt friluftsliv på lokal, regional och nationell nivå. Trots detta går konsekvenserna att motverka för att möta de krav som finns i miljöbalken och de positiva aspekterna när bygget står klart är stora. Några av de konsekvenser som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen är bland annat en ökad trafikbelastning över Drottningholm och lokala störningar under byggverksamheten (Trafikverket, 2013).

Byggverksamhetens störning är normalt sett oundvikliga och uppkommer vid alla större anläggningsarbeten. Konsekvenserna drabbar framför allt boende kring bygget men även trafikanter som använder vägarna dagligen. Arbetet kommer orsaka buller och störningar kring vägarna. Bygganordningarna kan emellanåt orsaka framkomlighetsproblem på Ekerövägen för bilar, bussar och cyklister (Trafikverket, 2013).

Ekerös transportförsörjning är idag sårbar på grund av den enda vägen in och ut ur kommunen. Med hjälp av förbifart Stockholm kommer Ekerö kommuns problem med transportförsörjning att lösas. Ett alternativ till förbifart Stockholm hade varit att bredda den nuvarande Ekerövägen, väg 261, mellan Tappström och Drottningholm till fyra körfält. En sådan breddning hade dock gjort större intrång i miljön än en förbifart. Ekerö kommuns transportförsörjning skulle påverkas väldigt positivt av en förbifart samt att inverkan på omgivande miljö hade blivit mindre än om väg 261 hade breddats. Under vägutredningens gång har det dock konstaterats att en breddning av vägen är oundviklig. När förbifart Stockholm sätts i bruk kommer det ske ett ökat trafikflöde på Ekerövägen vilket innebär att den måste rustas upp till en högre kapacitet (Vägverket, 2006).

En annan viktig faktor som motiverar byggandet av förbifart Stockholm är det faktum att den trafikmängd som i dagsläget passerar från och till Ekerö kommun passerar Drottningholms slott, ett av Sverige världsarv. Ett försök till att underlätta och begränsa trafiken genom världsarvet är att leda av trafiken tidigare på ön genom tillfarterna till förbifart Stockholm.

Villkoren för denna del av bygget har förhandlats fram genom tillåtlighetsprövningar enligt miljöbalken.

5.1.3 Arbetsplan

I arbetsplanen redovisas de olika vägsträckor som ska dras för förbifart Stockholm. Relevant för detta arbete blir vägsträcka två, Kungshatt till Lambarfjärden. Här beskrivs de nya delar som ska byggas samt de befintliga delar som måste byggas om. Där ingår bland annat Ekerövägen med nya cirkulationsplatser och körfält, Lindötunnel och nya broar. En ny bro ska byggas över tappströmkanalen precis bredvid den gamla och Nockebybron som knyter an kommunen med Stockholm stad ska breddas. Båda de nya broarna kommer att ha fyra körfält i stället för två respektive tre (Trafikverket, 2013).

I arbetsplanen finns även Trafikverkets bedömning av arbetsplanens påverkan på olika områden kring bygget. I denna lista finns bland annat världsarvet Drottningholm slottsområde. Trafikverket bedömer att det mest skadliga för världsarvet är en ökad mängd trafik som passerar igenom det. En annan faktor blir även själva anläggningarna hos förbifart Stockholm. Tillfarterna och tillhörande anläggningar kommer bli ett permanent inslag i natur- och kulturområdet som tillhör världsarvet. Här ska anpassningar göras så att tillfarter med tillhörande anläggningar har placerats bortom syn och hörhåll från världsarvet i den mån det går (Trafikverket, 2013).

5.2 Ekerö kommun

För att få en bättre bild av hur stora infrastrukturprojekt kan påverka lokala miljöer har en fallstudie på Ekerö kommun utförts. Förbifarten löper genom ett flertal kommuner som tidigare nämnt i inledningen. Det speciella med Ekerö kommun är dess läge och tillgänglighet i jämförelse med de andra. Ekerö kommun står i denna studie för det lokala perspektivet på processen.



Figure 10 - Ekerö kommun (Nationalencycledin, u.d.)

5.2.1 Kommunens läge och tillgänglighet

Kommunen är lokaliserad väster om Stockholms stadskärna. Den sticker ut bland de andra kommunerna i Stockholmregionen då den består av ett flertal öar med enbart en landförbindelse till resterande delar av regionen. Öarna binds ihop av ett flertal broar två av dem är öppningsbara för passerande båttrafik. Nockebybron är den sista bron i kommunen mot Stockholm och kan öppnas genom att mittsektionen roterar 90 grader. I dagsläget är kommunens transportsystem sårbart ur den aspekten att om något skulle hända på Ekerövägen så som att Nockebybron fastnar i öppet läge eller att ett byggarbete stoppar upp trafiken är enda vägen på och av öarna stoppad (Ekerö kommun, 2022).



Figur 11 – Nockebybron (Trafikverket, 2021)

När förbifart Stockholm står klart kommer kommunen ha direktanslutningar till fler kommuner så som Huddinge och Sollentuna. Ekerös läge kommer då att ändras från att vara en kommun i utkanten av Stockholm till att nu ha tre vägar ut ur kommunen. Detta öppnar upp för större möjligheter gällande bland annat exploatering och kollektivtrafik. Trafiksystemet kommer också stärkas och bli mindre sårbart eftersom det kommer finnas fler vägar in och ut. Detta kommer i sin tur kunna underlätta för både boende i kommunen samt ge bättre förutsättningar för exempelvis utryckningsfordon.

För Ekerö kommuns del så ligger det största trycket på att förbifart Stockholm öppnar upp nya möjligheter för de boende att ta sig av och på öarna. Med detta ökar även möjligheterna till jobb, fritidsaktiviteter och service i andra kommuner än Ekerö. Kommunen blir dessutom inte lika såbar då olyckor på väg 261 inte längre kommer stänga av trafiken helt för Mälardöarna (Ekerö kommun, 2022).

5.2.2 Världsarv och naturreservat

Den del av väg 261 som idag byggs ut till en väg med fyra körfält sträcker sig från Tappström till Nockebybron och går igenom naturreservat och världsarvet Drottningholms slottsgård. Att någonting är märkt som ett världsarv innebär att det blivit utnämnt av Världsarvskonventionen som något betydelsefullt och viktigt att föra vidare till kommande generation. I Sverige har vi 15 utmärkta världsarv där det första på listan är Drottningholms slottsområde som utnämndes 1991 (unesco, 2022).



Figur 12 - Drottningholms slott (Stecksén, u.d.)

Det nya körfältet och cykelbanan anläggs idag på redan befintliga vägar. Den nya gång- och cykelbanan är en gammal trottoar som rustas upp och det fjärde körfältet anläggs på den gamla gång- och cykelbanan. Ekerö kommun uttrycker att alla förändringar som sker på den väg som sträcker sig längs med Drottningholm ska göras med stor hänsyn. De unika natur- och kulturmiljövärden ska inte ta skada av att samhället utvecklas. I kommunens översiktsplan beskriver de konflikten som kan komma att ske mellan den inducerade trafik förbifarten kan medföra och de miljömål som finns i kommunen. Kommunen tror dock att trafiken förbi världsarvet kommer att minska eftersom den fördelas i olika riktningar med hjälp av tillfarterna till förbifarten (Ekerö kommun, 2018).

Sveriges världsarv har enligt svensk lagstiftning inget skydd, men på grund av att svenska staten har bundit sig till kulturarvskonventionen har de lovat att skydda världsarvet föralltid. Breddningen av Ekerövägen ska därför ske på ett sådant sett att världsarvet och dess värde inte hotas eller skadas (Ekerö kommun, 2018). Förutom världsarvet är även hela Lovön från Lindötunnel till Nockebybron naturreservat. I naturreservatet finns odlingsmarker, skogar och stränder (Naturkartan, u.d.).

5.2.3 Kollektivtrafiken

Ekeröcentrum och Brommaplan är de två centrala knutpunkterna för kommunens kollektivtrafik. I rusningstrafik på morgonen utgår bussarna från många olika stationer utspritt i hela kommun där majoriteten har slutstation Brommaplan med undantag för de tvärbusslinjer

som går mot Solna och Mörby Station (Ekerö Kommun, 2023). Kommunen har också en buss mot Fittja som tar färjan mot Slagsta (Ekerö kommun, 2022). På Brommaplan fortsätter antingen bussarna mot Solna där det finns förbindelse till pendeltågen eller så sker ett byte till andra bussar mot olika delar av Bromma men även tunnelbana som förbinder kommunen med resterande delar av Stockholmsregionen.

Ett utökat kollektivtrafiknät skulle ge större möjligheter för invånarna i kommunen. Det skulle öka tillgängligheten för att jobba utanför Ekerö kommun utan att restiderna skulle öka markant. Är det av intresse skulle det även ge möjlighet till att lättare studera då Södertörns Högskola som skulle hamna närmre i en restidsaspekt (Ekerö kommun, 2018). Precis som det nämndes i avsnittet om tillgänglighet bidrar även förbifarten till ett mindre sårbart kollektivtrafiksystem. Om en av vägarna behöver stängas av kommer det nu att gå att åka kollektivt på någon av de andra vägarna för att ta sig ut ur kommunen.

5.2.4 Breddning av Ekerövägen

Enligt vägutredningen som gjordes av Trafikverket (dåvarande vägverket) 2006 konstaterades att Ekerövägen redan då var överbelastad och krävde en förstärkning. Alternativ som diskuterades var förbifart Stockholm men även breddning av Ekerövägen från tre till fyra körfält enligt figur 13. Ekerövägen är till största del belägen på Lovön där den löper igenom naturreservat och kulturarv. Precis som det nämndes i vägutredningen var därför första förslaget att bygga förbifart Stockholm för att underlätta trafiken på Ekerövägen. Trafikverket kom sedan fram till att införandet av förbifart Stockholm kräver att Ekerövägen får en högre kapacitet så att den kan hantera den trafik som tillkommer från förbifarten. Därmed blev breddningen ett bi-projekt till förbifarten.

När förbifart Stockholm öppnar räknar man med en trafikökning på ca 8000 fordon per dygn på sträckan mellan förbifarten och Tappström på Ekerövägen. (Vägverket, 2001). Därför kommer väg 261 mellan Tappström och Nockeby behöva utökas från tre till fyra körfält. I nuläget går det två körfält i riktningen mot Brommaplan och ett körfält mot Tappström. Ett av de två körfälten mot Brommaplan är enbart för kollektivtrafik i rusningstrafik. Det fjärde körfältet ska på samma sätt agera som körfält för kollektivtrafiken i rusningstrafik, riktning mot Tappström. (Ekerö kommun, 2018).

Den problematik som uppkommit för kommunen under byggtiden beror på kommunens sårbarhet. Att bredda en väg är inte det lättaste att göra utan att påverka miljön och framkomligheten runt omkring. När Trafikverket konstaterade att väg 261 inte skulle klara den kapacitet som förbifarten skulle bidra med började arbetet med att bredda vägen (Vägverket, 2001). Breddandet av vägen har skett succesivt längs sträckan mellan Tappström och Nockebybron. För att kunna jobba på den befintliga vägen har körfälten behövt stängas av i omgångar vilket har minskat framkomligheten för trafikanterna markant. Ombyggnationen har varit den främsta faktorn till att byggandet av det stora infrastrukturprojektet inte varit uppskattat i kommunen.



Figur 13 - Breddningen av Ekerövägen över Drottningholm (Bengtsson, 2023)

Ekerö kommun har uttryckt för om att det äldre vägnätet som nyttjas under byggskedet kommer att förändras. Även Länsstyrelsen tror att det under byggskedet kan bli svårt att skydda världsarvet på grund av konventionella skogsbruk. Att bygget kan skada världsarvet och dess vägnät för en lång tid framåt anser International Council on Monuments and sites (ICOMOS) Sverige. ICOMOS Sverige kommitté är till för att bevara Sveriges kulturmiljöområden. När förbifarten väl sätts i drift finns det även då risker så som buller i friluftsområden och påverkan på miljön runt kring området (Trafikverket, 2013).

5.2.5 Intervju med respondent från Ekerö kommun

För att få en tydlig bild av Ekerö kommuns perspektiv på situationen har en intervju med en trafikplanerare på kommunen genomförts. Respondenten berättar att det har varit väldigt delade meningar på kommunen angående förbifart Stockholm. Förbifarten kommer ändra kommunens placering i regionen från att ligga i utkanten av Stockholm till att helt plötsligt hamna i mitten. På grund av det fanns det många på kommunen som var tveksamma till idén. Kommunen är dock i ett sårbart läge då vägen över Nockebybron är den enda ut ur kommunen och den primära vägen för kommunöverskridande trafik. I slutändan har kommunen dragit slutsatsen att förbifarten utgör ett bra komplement till kommunens trafiksystem och att fördelarna kommer att vara övervägande.

Eftersom förbifarten är ett stort nationellt infrastrukturprojekt menar respondenten att Ekerö som mindre kommun inte haft jättemycket att säga till om. Ett av de första förslagen för förbifarten var att bygga en bro mellan Lovön och Vällingby men det ändrades till tunnel på grund av kultur- och naturmiljö i kommunen samt bostadsmiljön på Stockholmsidan. Respondenten kan inte svara på hur mycket kommunen kunnat säga till om gällande ombyggnaden av tunnlar och vägar men de försöker att påverka delar på detalj- och genomförandenivå.

När förbifarten väl står klart kommer livet på öarna att påverkas. Respondenten tror att trycket på bostäder på Ekerö kommer att öka eftersom kommunen inte längre ligger i utkanten av regionen. Kommunens tillgänglighet kommer även att öka då kollektivtrafiken kommer att utökas med nya busslinjer. I ungefär 100 år har kollektivtrafiken på öarna riktat sig mot Brommaplan och inåt stan. I framtiden kommer det eventuellt att ändras så att hälften av trafiken kommer rikta sig mot Skärholmen i stället. Första förslaget för kollektivtrafikens utveckling var att införa en bytespunkt vid tillfarterna för att byta från de nuvarande linjerna 176 och 177 mot Mörby Station. Nackdelen med detta förslag är att bussens restid skulle förlängas med ungefär sju minuter. Nu ligger i stället förslaget om direkt bussar från öarna mot Barkaby och Skärholmen, ett beslut som skulle ge mer effektiva restider. Problemet här blir dock att Ekerös bussgarage redan är överbelastat och fler bussar kan egentligen inte läggas in.

På frågan hur respondenten tycker att Trafikverket hanterat projektet på öarna svarar han; uruselt. Det stora fokuset här ligger då på ombyggnaden av väg 261, Ekerövägen. Ombyggnaden i fråga är att bygga ut vägen från tre körfält till fyra och har blivit ett bi-projekt till förbifarten. I och med detta har även gång- och cykelvägen längs med väg 261 behövs flyttas då den i nuläget ligger på norra sidan vilket är samma som tillfarterna. Respondenten tycker att Trafikverket konstant prioriterat projektet utan att lyssna på kommunens åsikter. De har äventyrat trafiksäkerheten för att kunna skapa en bra miljö för arbetarna vilket i sin tur orsakat stora framkomlighetsproblem. Kommun och invånare har börjat tröttna på bygget. Framför allt beror detta på den dåliga framkomlighet som det just nu är på Ekerövägen, eftersom Ekeröborna som pendlar ut och in i kommunen varje dag behöver stå ut med köerna som orsakas. Det underlättas inte heller av att bygget drar ut på tiden säger respondenten.

Enligt respondenten har Trafikverket lovat att göra ombyggnaden på ett sådant sett att det inte ska påverka invånarna i kommunen allt för mycket. Dessa löften har sedan brutits och byggets sluttid har skjutits på ännu mer. Han tror därför inte att förbifarten kommer stå klar när det är sagt vilket bara kommer göra det ännu värre för kommunen.

Från början skulle breddningen av Ekerövägen stå klar 2022 men har nu skjutits upp. När breddningen av vägen är klar ska även Nockebybron breddas. Detta ska dock göras när förbifarten står klar eftersom Nockebybron i dagsläget är enda fasta vägen ut ur kommunen. Eftersom breddningen av bron inte kan ske innan förbifarten står klar blir det en flaskhals mellan vägen med fyra körfält och bron med tre. Den kan inte heller breddas utan att stänga av flera körfält samtidigt vilket gör det till ett komplicerat projekt som kommer att få vänta, först bygger vi klart E4an och sedan bygger vi bron när det finns andra vägar ut ur kommunen säger respondenten.

Framkomlighetsproblemen på Ekerövägen påverkar även kommunens kollektivtrafik. Skolelever kommer för sent till skolan eftersom bussen som skulle köra har fastnat i köerna från vägbygget. Tidtabellerna stämmer inte heller vilket gör att det inte går att veta när bussen kommer. En konsekvens av detta blir även att busschaufförens pass är över och bussen blir inställd och skolbarnen kommer inte till eller från skolan. Det påverkar även busstrafiken på norra Färingsö eftersom bussarna blir sena och ställs in.

Största utmaningen när förbifarten står klart kommer bli trafiken mellan tillfarterna och Nockebybron. Respondenten tror inte att vägen, som går igenom världsarvet Drottningholm, kommer att avlastas som Trafikverket påstår. Han tror att sträckan kommer bli en genomfartsled från förbifarten till Bromma. Det som då blir konsekvensen är att världsarvet får ta smällen och om det upptäckts för sent går det inte att göra något åt saken.

5.2.6 Andra intressenter i kommunen

Artiklar från *Mitt i*

För att få ett annat perspektiv på situation har artiklar från en av Stockholms lokaltidningar, *Mitt i*, sammanfattats. *Mitt i* är digital tidning med fokus på Stockholm olika kommuner och områden. Varje stycke under denna rubrik är en artikel från tidningen som är skrivna av tidningens olika journalister. Detta för att få en inblick i vad invånarna i kommunen tycker om arbetet kring förbifart Stockholm i Ekerö kommun. Åsikterna kommer från bland annat politiker, skolelever och näringslivet.

I denna artikel menar skribenten att en viktig del av samhället som påverkas av att bygget på Ekerövägen blir alltmer försenat är kollektivtrafiken i kommunen. Några som påverkas av detta är skoleleverna på öarna. Det är redan långa restider för vissa vilket inte förbättras av försenade och inställda bussar. När bussen sedan väl kommer fastnar den ofta i den tröga trafiken som rör sig på öarna. Det blir också ett störmingsmoment när bussarna är opålitliga, skolelever vill ha en pålitlig trafik som kommer när den säger att den ska. Det blir även problematiskt när slutdestinationen ligger utanför kommunen och kräver ett bussbyte. Eftersom bussarna inte kommer när de ska kan ett eventuellt byte bli komplicerat. Andra saker som påverkas av

kollektivtrafiken är bland annat julmarknaden i Drottningholm som i år behövdes ställas in (Mitt i, 2022).

Ett av de största problemen som uttryckts av kommunen är framkomligheten under bygget menar nästa skribent. De anser att den framkomlighet som nu råder på väg 261 är under all kritik då det är kommunens enda väg till fastlandet. Innan bygget drog i gång påstår de att Trafikverket garanterad full framkomlighet in och ut i kommunen vilket de inte har lyckats åstadkomma. I denna fråga anser Trafikverket att de gjort det bästa utav situationen då de jobbar på en väldigt begränsad yta och att de inte kunde göra på något annat sätt (Mitt i, 2022).

Bygget av breddningen av Ekerövägen försenas och kommer inte stå klart under 2023 som planerats. Trafikverket insåg att de ej kunde hålla den tidsplan som satts och beräknar att nu i stället vara klara under 2024. Förseningarna beror på den svårarbetade miljö som vägbygget utförs i. Det har uppstått problem när ledningar ska anläggas i marken, dessutom har de hittat mer berg än väntat. Köerna som uppstår på vägen är värst på morgonen och det har försökt att motverkas med exempel trimmade trafikljus (trafikljus med kortare intervall) (Mitt i, 2022).

Förseningen av tunnlarna till förbifarten orsakas av läckage i bygget. I den här artikeln redovisar skribenten att inställningen till detta skiljer sig hos invånarna. Vissa anser att förseningen inte kommer påverka näringsliv eller bostadsmarknaden överhuvudtaget, medan andra tror att det kommer bli svårt att etablera ett företag under omständigheterna. De flesta tänker dock långsiktigt menar Martin Larsson, franchisetagare på svensk fastighetsförmedling i Ekerö, i en intervju i Mitt i. I det stora hela är det många som anser att förbifartens fördelar när den står klart är övervägande positiva (Mitt i, 2022).

Eftersom Ekerö kommun består av öar kommer breddningen av Ekerövägen även kräva breddning av broar skriver Lisa Halldén i en artikel. En av de broar som ska breddas är Drottningholmsbron. För att kunna genomföra bygget där breddningen ska fästa i den nuvarande bron kommer processer som orsakar buller genomföras. Eftersom det orsakar buller krävs det att bygget sker under dagtid. Körfälten har även behövts begränsas till ett i varje riktning vilket har begränsat framkomligheten ytterligare (Mitt i, 2022).

Trots att förbifart Stockholm pågått under en längre tid står den klar inom en snar framtid. När tunnlarna väl öppnar kommer livet på Mäläröarna att förändras och nya vanor kan uppstå menar Matilda Klar i sin artikel. De trafikanter som ska till de norra och södra regionerna kommer inte längre behöva köra via Brommaplan utan kan använda sig av förbifarten vilket ska underlätta den nuvarande trafiksituationen på öarna med långa köer. Det finns dock oro om att det så småningom även kommer bli köer i tunnlarna. Världsarvet Drottningholms slott kommer även att belastas mer än tidigare men det påstår Trafikverket var oundvikligt. Risken för buller finns på både norra och södra Lovön men ska förebyggas med bullerskydd. När förbifarten står klart kommer Ekerö dessutom bli mer tillgängligt för resterande Stockholm och mäklare tror att fler kommer att vilja bosätta sig i kommunen. Möjligheten för handel och jobb kommer också att förändras. Restauranger, affärer och arbetsplatser utanför kommunen kommer på ett kortare restids avstånd (Mitt i, 2020).

Förening rädda Lovön

En intresseförening som uttrycker oro angående byggandet av förbifarten är föreningen Rädda Lovön. Deras primära oro grundar sig i den påverkan på miljön som förbifarten skulle medföra. Detta uttrycker de i ett yttrande som skickats in till Trafikverket. När förbifarten öppnar kommer en ökad hög belastning av luftburet kvävednedfall komma med ökade utsläpp av avgaser från trafiken på Ekerövägen samt de arbetsmaskiner som krävs för bygget. Sprängningar kommer dessutom orsaka stendamm. Det kan bli en utmaning att hålla betande djur på Lovön för att hindra igenväxning. Bygget påverkar även grundvattennivån i den mån att den kommer sänkas och vara skiftande (Trafikverket, 2014).

De anser också på det stora hela att projektet gör intrång på miljön på ön. Lovön består utav både världsarv och naturreservat som är värda att bevara. I arbetsplan har föreningen skickat in synpunkter angående bygget där de trycker på vikten av att bevara just dessa områden. De tar även upp att utformningen av trafikplats Lovö måste väljas på ett sådant sett att alla trafikslag får en god framkomlighet (Trafikverket, 2014).

I vägutredningen presenteras även åsikter från övriga intressenter i frågan, där bland föreningen rädda Lovön. De uttrycker misstankar om att Trafikverket, dåvarande Vägverket, verkat för att Ekerö kommun ska säga ja till förbifarten utan att övervägt de konsekvenser som kan komma att ske på Lovön under byggtiden. De uttrycker en rädsla för hur Lovön kommer att påverkas och att kommunen inte kommer kunna stå emot exploateringsstrycket. Vägverket mötte denna oro med att de beskrivit de eventuella konsekvenser som kan komma att ske i miljökonsekvensbeskrivningen. Mälarearnas exploateringsstryck kommer att öka men med den nya vägkapacitet som uppstår kommer detta inte att få förödande konsekvenser (Vägverket, 2006).

Övriga remissvar

I ett remissvar till Trafikverkets arbetsplan för Drottningholm har ett antal aktörer uttryckt en oro gällande trafikpåverkan, visuell påverkan, byggskedet och driftskedet. Remissvaret är svar på Trafikverkets arbetsplan angående byggandet av förbifarten på Lovön. De som skickat in synpunkter är bland annat kommunen, ICOMOS Sverige, intresseföreningar så som Rädda Lovön och Mälarearnas naturskyddsförening.

Riksantikvarieämbetet uttrycker oro över att förbifarten kommer att medföra mer genomfartstrafik över världsarvet än vad den kommer styra om. De tror även att det finns risk för en ökad andel tung trafik genom världsarvet. Andra farhågor som uttryckts är buller och en skadlig påverkan på Lovöns miljö. Fortsättning på detta är även att trafikplatser och anläggningar som tillhör förbifarten kan synas från världsarvets område och göra det mindre attraktivt. Anläggningar i sig kommer även att vara ett intrång i Lovöns landskap, boendemiljö, jordbruk, kultur och miljö. Lovön har en unik miljö som kommer att bli svårare att uppleva om det anläggs en förbifart i området (Trafikverket, 2013).

6 Analys

När förbifart Stockholm står klart kommer det med en stor sannolikhet medföra ett flertal följder för Ekerö kommun. I analysen kommer ett antal områden att analyseras för att se hur de kommer påverkas av förbifart Stockholm. Den första är tillgängligheten i regionen, alltså hur Ekerös läge i Stockholmsregionen kommer att påverkas. Därefter hur de natur- och kulturmiljöer i kommunen kommer att påverkas. Till dessa räknas bland annat naturreservat och världsarv. En annan viktig aspekt är möjligheterna för kommunens kollektivtrafiksystem som kan komma av en ny väg. Avslutningsvis ska eventuell påverkan under byggtiden analyseras.

6.1 Tillgänglighet i regionen

Förbifart Stockholm kommer innebära en ökad tillgänglighet till och från Ekerö kommun. När förbifarten öppnar kommer kommunens läge i regionen att förändras. I dagsläget är inte Ekerö kommun en plats trafikanter bara passerar eftersom det enbart finns en väg in och ut ur kommunen. Efter öppning av förbifarten kommer Ekerö kommun hamna på vägen mellan norra och södra Stockholm i och med att tillfarterna kommer att ligga i mitten av den nya sträckningen av E4:an. Detta kommer ge kommunen en ökad tillgänglighet för arbetspendling, utbildning och service. Det kommer även att bidra till en regionförstoring eftersom det kommer bli lättare att ta sig till kommunen.

En kommun med stor tillgänglighet till omkringliggande region blir även mer attraktiv att flytta till och jobba i. Exploateringen i kommunen kan därför komma att öka med ett ökat behov av arbetsplatser och bostäder då det kan bli mer attraktivt att flytta till kommunen. En större tillgänglighet kan även innebära ett ökat tryck på kommunens resurser och infrastruktur. Detta fenomen kan ses som både positivt och negativt beroende på vilket perspektiv som situationen beaktas ur.

Kommunen kan få en ökad ekonomisk tillväxt med fler företag och arbetsmöjligheter för både kommunens invånare och utomstående. Fler företag kan i sin tur generera mer pengar till kommunen. Servicen i kommunen kan även förbättras eftersom den kan ha råd att investera i offentliga tjänster så som vård och skola. Turismen i kommunen kan också gynnas om den blir mer tillgänglig eftersom det då blir lättare att ta sig till området. Mer turism kan i sin tur gynna kommunen ekonomiskt men det ställer också krav på att de har kapacitet nog att klara av det. En ökad exploatering ökar även behovet av en god infrastruktur vilket delvis redan börjat med nya broar och upprustade vägar. Upprustningen av Ekerövägen har dock en egen påverkan på kommunen som kommer diskuteras vidare längre ner i detta kapitel.

En ökad exploatering kan dock också få negativa konsekvenser. Större exploatering kan bidra till en ökad trafik på kommunens vägar. Ökad trafik bidrar i sin tur till buller, luftföroreningar och ökad risk för trafikolyckor. Blir Ekerö kommun en mer tillgänglig och attraktiv kommun kan fler människor komma att vilja flytta dit. Detta öppnar upp möjligheten för att bygga fler bostäder men det kan också göra så att bostadspriserna stiger. Detta kan i sin tur orsaka en bostadsbrist och svårare för låginkomsttagare att hitta boende.

En ökad mängd trafik ställer högre krav på befintligt vägnät och infrastruktur i kommunen. Att bredda Ekerövägen, väg 261, kommer därför vara ett nödvändigt projekt för att kommunen inte ska bli överbelastad eftersom Trafikverkets framtida prognoser säger att trafiken kommer att öka på sträckan mellan tillfarterna och Tappström.

Ett potentiellt problem när förbifarten öppnar är dock den flaskhals som kommer att uppstå vid Nockebybron. Vid bron kommer Ekerövägens fyra körfält möta Nockebybrons tre vilket kommer påtvinga en sammanfogning av körfälten. I dagsläget är det redan ett fenomen i riktningen mot Tappström. Skillnaden blir nu att efter Nockebybron kommer det att vara två körfält mot Tappström i stället för ett. Bussarna kommer under rusningstrafik ha ett eget körfält vilket gör att de kommer att slippa köerna efter flaskhalsen. Det kan i sin tur uppmuntra fler att pendla eftersom de då kommer slippa köerna under rusningstrafik, men mer om detta i delen om kollektivtrafiken.

När Nockebybron ska renoveras berättade respondenten från kommunen att de kommer behöva stänga av körfält och då enbart ha ett körfält i varje riktning. Detta kan leda till stora framkomlighetsproblem. Denna upprustning ska dock dra gång först när förbifarten har öppnats för att underlätta situationen så mycket som möjligt.

6.2 Natur- och kulturmiljö

Ekerö kommun består till stor del av natur- och kulturområden i form av naturreservat och Drottningholm. Under planeringsprocessen för förbifart Stockholm har detta haft stort fokus för att hitta en balans mellan att utveckla infrastrukturen och bevara den redan befintliga miljön. Det finns dock risk för många konsekvenser av en ny väg och nya anslutning till en motorväg genom naturreservat och världsarv.

Med att hjälp av förbifart Stockholm och en breddad Ekeröväg är tanken att trafiken på Lovön ska minska. Vägen kommer dock med sitt extra körfält att kunna hantera mer trafik vilket i sin tur kan leda till att trafiken inte minskar så mycket som planerats. Precis som respondenten på Ekerö kommun poängterade så finns även risken att sträckan mellan tillfarterna och Nockeby blir en genomfartsled från förbifarten vilket kommer innebära att trafiken inte kommer minska över världsarvet.

Det fjärde körfältet och den nya gång- och cykelbanan som idag anläggs genom världsarvet använder förvisso redan befintliga körfält och gamla trottoarer vilket betyder att ingen ny mark behöver användas till detta. Det innebär dock att vägen kommer hamna tajtare ihop med varandra och biltrafiken kommer att dominera. En större väg innebär även fler risker i trafiken. Drottningholm är ett område där många oskyddade trafikanter rör sig på grund av turismen. Risken för olyckor ökar där med om en större väg anläggs där igenom.

En större väg kommer logiskt sett att generera mer trafik. Mer trafik ger en större miljöpåverkan när det gäller exempelvis luftföroreningar, buller och markförstöring. Detta kan påverka naturreservatet negativt då djur och natur kan ta skada av detta. Friluftslivet i området kan också försämrats om det blir en ökad bullernivå.

Alla dessa konsekvenser kan i sin tur leda till att världsarvets miljö och byggnader får ett ökat slitage. Ökar slitaget på byggnader kan deras status och värde sjunka. Blir det stort slitage på byggnaderna kan det också leda till att intresset för att besöka platsen sjunker och turismen blir

mindre. Turismen kan dock även komma att öka på grund av den ökade tillgängligheten som nämndes i det tidigare avsnittet. Blir dock turismökningen för stor kan det i stället leda till en överbelastning av turister. Risken då är att turistupplevelsen kan bli negativ på grund av mycket folk och långa köer. I remissvaren uttrycks också oro över att förbifartens ventilationsanordningar kommer påverka miljön. En anläggning mitt i ett naturreservat kan orsaka att natur- och kulturområdet sjunker i värde. Intrången som sker kan bli svåra att åtgärda i efterhand och blir då permanenta i miljön.

6.3 Kollektivtrafiken

När förbifart Stockholm öppnar är en av de stora fördelarna att kommunen kommer kunna få ett utökat kollektivtrafiksystem. I dagsläget är kollektivtrafiken in och ut ur kommunen väldigt begränsad då i princip alla bussar har slutstation Brommaplan. När förbifarten öppnar upp ger det möjlighet för nya busslinjer med andra slutstationer. Följden blir en mindre sårbar kollektivtrafik. Om det skulle ske en olycka eller dylikt som skulle orsaka framkomlighetsproblem i riktning mot Brommaplan kommer det då fortfarande finnas möjlighet att lämna kommunen och ta en annan resväg.

Det kommer även gå snabbare att åka till de norra och södra delarna av Stockholm kollektivt. Detta kommer att uppmuntra fler personer att åka kollektivt och därmed bidra positivt till miljön och ett hållbart samhälle. Att ha ett tillgängligt transportsystem följer de transportpolitiska målen väl då det blir mer inkluderande för kommunen på grund av större möjlighet till resor till regionen. Med möjlighet till fler resor till kommunen öppnas fler möjligheter upp för invånarna, så som jobb, skola och service utanför kommunen. Det går även väl i linje med de globala målen, mer exakt mål nummer elva gällande hållbara städer.

Efter breddningen av Ekerövägen kommer kollektivtrafiken dessutom att ha ett eget körfält i rusningstrafik i båda riktningarna. Detta kommer göra att de som väljer att pendla kommer slippa köerna i rusningstrafik. Risken finns dock att flaskhalsen som bildas vid Nockebybron innan den också breddas kommer orsaka att det fortfarande tar lång tid att åka kollektivt vilket kommer få folk att inte välja kollektivtrafiken.

6.4 Påverkan under byggtiden

De tre föregående delarna täcker det väsentliga när förbifart Stockholm står klar. En aspekt som också är viktig att poängtera är hur kommunen påverkats under projektets byggtid. När projektet byggts har det dels varit tunnlar som ska sprängas i berget, dels ombyggnaden av Ekerövägen som blivit ett kompletterande projekt till förbifarten. Både respondenten från Ekerö kommun och artiklarna från *Mitt i* indikerar på att detta har påverkat livet i kommunen gällande framför allt framkomlighet.

Att Ekerö kommun är en sårbar kommun med en begränsad väg ut och in har påvisats tydligt i den här studien. Invånarna påverkas därför väldigt mycket av att den vägen byggs om. Framkomlighetsproblem i kommunen har pågått under i princip hela byggperioden. Detta är något som inte undgått de som pendlar både inom kommunen och till andra kommuner. Bussarna blir sena och fastnar i köerna som bygget påverkar. Problemet har framför allt varit under rusningstid när majoriteten antingen ska ut eller in i kommunen på samma väg.

Utbyggnaden av Ekerövägen har genomförts under svåra omständigheter på en begränsad yta då vägen går genom många och känsliga områden. Enligt respondenten hos kommunen hade Trafikverket lovat att framkomligheten inte skulle påverkas markant av bygget, ett löfte som inte hölls. Enligt Trafikverket har de gjort det bästa av den svåra situation som de utgått ifrån. Precis som när spåret mellan Arlöv och Flackarp skulle byggas ut blir det en intressekonflikt i den här situationen. I detta fall har de två intressenterna olika prioriteringar kring bygget vilket gör att de inte riktigt kan komma överens om vilken som är den bästa vägen att ta. I båda byggena så har projektet dragit ut på tiden vilket gör att kommun, invånare och Trafikverket missgynnas.

En stor konsekvens av framkomlighetsproblemen är den försenade kollektivtrafiken i hela kommunen. Bussarna fastnar i köerna vilket gör att busstablerna inte går att lite på. För personer som har tillgång till bil blir konsekvensen av detta att de väljer bilen framför bussen. Det blir dock svårare för exempelvis skolelever som inte har körkort eller tillgång till bil. De måste stå ut med inställda och försenade bussar varje dag. Opålitligheten hos kollektivtrafiken i sin tur bidrar till en sämre inställning till projektet som i slutändan ska gynna kommunen. När det dessutom drar ut på tiden skapas ett agg hos många som är svårt att jobba ifrån.

När fler personer väljer att ta bilen framför bussen tillkommer ännu fler bilar som skapar ännu mer köer. Mer köer genererar i sin tur större förseningar och hela situationen blir till en ond cirkel. Det ger också en osäkerhet i restider vilket gör det svårare för trafikanterna att planera sina resor, både med bil och buss.

7 Slutsats & Diskussion

Ett av huvudsyftena med denna studie är att redovisa hur ett och samma projekt kan ses på olika sätt. Ur ett nationellt perspektiv är förbifart Stockholm ett projekt som kommer gynna samhället under lång tid. Samma projekt kan ur det lokala perspektiv ses som det helt motsatta. För att sammanfatta analysen kan förbifart Stockholm leda till både positiva och negativa konsekvenser för Ekerö kommun. Det komplicerade i den här situationen är att lyckas väga de fördelar som kan komma efter att bygget står klart mot de nackdelar som uppkommit under byggtiden. Det gäller också att ställa de lokala konsekvenserna mot de regionala och nationella.

Två av de tydligaste målkonflikterna under denna studie har varit intressenternas prioriteringar under bygget och världsarvet Drottningholm. Eftersom kommunens läge är så pass unikt blir det ett omständligt projekt. Trafikverkets prioriteringar har under byggets gång legat på att skapa en bra och smidig miljö för de som arbetat på bygget. Detta har resulterat i att framkomligheten för kommunens invånare har blivit lidande vilket i sin tur orsakat irritation hos kommun och invånare. Precis som de tidigare byggena (Botniabanan och Arlöv – Flackarp) har indikerat på är kommunikation otroligt viktigt i sådana situationer. Enligt respondenten hos kommunen har det varit en bristande faktor vilket bidragit till problematiken.

När bygget står klart kommer trafiken i kommunen att öka eftersom tillgängligheten ökar. Ekerö kommun kommer dessutom få ett mindre sårbart vägnät. De är inte längre beroende av en enda fast väg ut ur kommunen utan kommer att ha tre möjligheter att köra därifrån. Detta kommer gynna invånarna mycket. Ekerö kommer också placeras i ett mer centralt läge i Stockholm jämfört med tidigare. Direktbussarna som planeras kommer även de bidra till en

ökad tillgänglighet. I dagsläget måste de som pendlar till södra och norra delar av Stockholm åka via Brommaplan och runt de vatten som direktbussarna med hjälp av förbifarten kommer kunna köra under i tunnlår.

Den största konsekvens som blivit för kommunen efter att förbifart Stockholm börjat byggas är upprustningen av Ekerövågen. En upprustning som är absolut nödvändigt för miljön på grund av det trafikflöde som kommer genereras från förbifarten. Bygget har dock dragit ut på tiden och kommunens invånare har ej prioriterats. Kollektivtrafiken har fastnat i köerna som bildats på grund av de sträckor där det bara funnits ett körfält i varje i riktning.

En annan konsekvens för kommunen har varit påverkan på Drottningholm. Förhoppningsvis stämmer Trafikverkets beräkningar och trafiken över världsarvet kommer att minska efter öppningen av förbifarten. Det går dock inte att säkerställa trafikanternas beteende och risken finns att Ekerövågen kommer agera som en genomfartsled för trafikanter på förbifarten.

När ett projekt som förbifart Stockholm genomförs finns det två tydliga perspektiv. Det nationella där förbifart Stockholm kommer gynna Stockholms transportsystem och därmed gynna de som måste passera igenom. En stor investering för att avlasta de mest trafikerade sträckorna i hela Sverige samtidigt som det ska stärka en liten orts transportsystem. Den andra sidan är det lokala perspektivet från Ekerö kommun, där det nationella infrastrukturprojektet till största del stör den lokala miljön. Det kan under omständigheterna bli svårt för det lokala perspektivet att se de stora fördelarna som kommer från projektet när det i nulåget upplevs som enbart en förstörelse.

I den här studien var den övergripande källan för information en litteraturstudie. Litteraturstudien består till stor del av officiella dokument från Trafikverket och kommunen. Dokumenten från de olika intressenterna har en risk att vara vinklade. Det ligger till exempel i Trafikverkets intresse att framställa sitt projekt som positivt. Dokumenten från kommunen ska gynna dem och framställa besluten som de bästa. Intervjun med respondenten hos kommunen var väldigt givande och det hade varit intressant med ett liknande samtal med Trafikverket. Det hade också kunnat bidra till ett bredare synsätt på situation och en lite mer uppdaterad bild från det perspektivet. Trots att dokumenten från Trafikverket innehöll mycket information är vissa 20 år gamla och resonemang kan ha ändrats under denna tid. Det har därför varit viktigt att kunna väga alla källorna mot varandra för att få en så rättfärdig bild av projektet från alla perspektiven.

Så för att sammanfatta är nationellt infrastruktur ett komplext projekt med många för- och nackdelar. Det är en svår avvägning, hur mycket ett lokalt område ska behöva utstå för att främja något som nationellt sett kommer gynna många i längden.

8 Referenser

2008/09:93, P., 2009. *Prop. 2008/09:93, Mål för framtidens resor*. [Online]

Available at: <https://lagen.nu/prop/2008/09:93>

[Använd 15 Februari 2023].

Bengtsson, S., 2023. Stockholm: u.n.

Boverket, 2022. *Om miljökonsekvensbeskrivningen*. [Online]

Available at: [https://www.boverket.se/sv/PBL-](https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/oversiktsplanen/miljokonsekvensbeskrivn/)

[kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/oversiktsplanen/miljokonsekvensbeskrivn/](https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/oversiktsplanen/miljokonsekvensbeskrivn/)

[Använd 3 Maj 2023].

Cars, G., Malmsten, B. & Tornberg, P., 2009. *Bana väg för infrastruktur*, Stockholm:

Kungliga Tekniska Högskolan.

Ekerö kommun, 2018. *Användning av mark- och vattenområden*. [Online]

Available at:

<https://www.ekero.se/download/18.d9ec095172e6db9637c8626/1600154669156/%C3%96ve rsiktsplan%20Eker%C3%B6%20del%20%20markanv%C3%A4ndning.pdf>

[Använd 25 April 2023].

Ekerö kommun, 2018. *Översiktsplan, förutsättningar*. [Online]

Available at:

<https://www.ekero.se/download/18.d9ec095172e6db9637c8627/1600154669181/%C3%96ve rsiktsplan%20Eker%C3%B6%20del%204%20f%C3%B6ruts%C3%A4ttningar.pdf>

[Använd 25 April 2023].

Ekerö kommun, 2022. *Fakta om Ekerö kommun*. [Online]

Available at: <https://www.ekero.se/kommun-politik/fakta-om-ekero-kommun>

[Använd 21 Mars 2023].

Ekerö kommun, 2022. *Linje 350 mellan Ekerö och Fittja centrum går igen*. [Online]

Available at: <https://www.ekero.se/nyheter/nyheter/2022-09-13-linje-350-mellan-ekero-och-fittja-centrum-gar-igen>

[Använd 20 Maj 2023].

Ekerö Kommun, 2023. *Buss, bil, pendelbåt & trafikfärja*. [Online]

Available at: <https://www.ekero.se/ekeros-utveckling-trafik/buss-bil-och-bat#Kollektivtmedbuss>

[Använd 20 Maj 2023].

FN, 2022. *11, Hållbara städer och samhällen*. [Online]

Available at: <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/>

[Använd 2023].

FN, 2022. *9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur*. [Online]

Available at: <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-9-hallbar-industri->

innovationer-och-infrastruktur/

[Använd 16 Maj 2023].

FN, 2022. *Globala målen*. [Online]

Available at: <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-9-hallbar-industri-innovationer-och-infrastruktur/>

[Använd 4 Maj 2023].

FN, u.d. *Globala Målen*. [Online]

Available at: <https://www.globalamalen.se/>

[Använd 25 Maj 2023].

Hydén, C., 2008. *Trafiken i den hållbara staden*. Lund: Studentlitteratur.

kommun, E., 2022. *Ekerö kommuns hemsida*. [Online]

Available at: <https://www.ekero.se/ekeros-utveckling-trafik/pagaende-planer-och-byggen/forbifart-stockholm>

[Använd 10 Maj 2023].

Mitt i, 2020. *Så påverkas livet på Mäläröarna av förbifarten*. [Online]

Available at: <https://www.mitti.se/nyheter/sa-paverkas-livet-pa-maleroarna-av-forbifarten-6.27.3292.d653e18758>

[Använd 10 Maj 2023].

Mitt i, 2022. *Beskedet: Ekerövägens breddning försenas minst ett år*. [Online]

Available at: <https://www.mitti.se/nyheter/beskedet-ekerovagens-breddning-forsenas-minst-ett-ar-6.27.40135.6ff2dd2d36>

[Använd 9 Maj 2023].

Mitt i, 2022. *Efter trafikköerna – kommunen riktar kritik mot Trafikverket*. [Online]

Available at: <https://www.mitti.se/nyheter/efter-trafikkoerna--kommunen-riktar-kritik-mot-trafikverket-6.27.34876.b56d14516f>

[Använd 9 maj 2023].

Mitt i, 2022. *Nu ökar bullret när Drottningholmsbron breddas*. [Online]

Available at: <https://www.mitti.se/nyheter/nu-okar-bullret-nar-drottningholmsbron-breddas-6.27.34361.f71dad29ff>

[Använd 10 Maj 2023].

Mitt i, 2022. *Så kan en försenad förbifart slå mot öarna*. [Online]

Available at: <https://www.mitti.se/nyheter/sa-kan-en-forsenad-forbifart-sla-mot-oarna-6.27.35851.103079f536>

[Använd 10 maj 2023].

Mitt i, 2022. *Så slår förseningen av Ekerövägen mot öarna*. [Online]

Available at: <https://www.mitti.se/nyheter/sa-slar-forseningen-av-ekerovagen-mot-oarna-6.3.41803.dad47a14d3>

[Använd 9 Maj 2023].

Nationalencyklopedin, u.d. *Ekerö*. [Online]

Available at: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/eker%C3%B6>

[Använd 25 Maj 2023].

Naturkartan, u.d. *Lovö*. [Online]

Available at: <https://www.naturkartan.se/sv/stockholms-lan/lovo-naturresevat>

[Använd 15 Maj 2023].

Norberg, L., 2016. *Förbifart Stockholm - politik, ekonomi och teknik i vägplanering*. [Online]

Available at: https://stockholmia.stockholm.se/globalassets/bocker/forbifart_stockholm.pdf

[Använd 11 Maj 2023].

Patel, R. & Davidsson, B., 2003. *Forskningsmetodikens grunder*. 3:e red. Lund:

Studentlitteratur.

Regeringen, 2022. *Sveriges genomförande av Agenda 2030*. [Online]

Available at:

<https://www.regeringen.se/contentassets/9dfa88d8317f441189ba368ef4d506ae/sveriges-genomforande-av-agenda-2030-skr.-202122247.pdf>

[Använd 16 Maj 2023].

Regeringen, u.d. *Mål för transportpolitiken*. [Online]

[Använd 2023].

Regeringen, u.d. *Mål för transportpolitiken*. [Online]

Available at: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

[Använd 3 Maj 2023].

Regeringen, u.d. *Mål för transportpolitiken*. [Online]

Available at: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

[Använd 2 Mars 2023].

Sollentuna kommun, 2023. *Befolkningsstatistik*. [Online]

Available at: <https://www.sollentuna.se/kommun--politik/kommunfakta/befolkningen-i-sollentuna/>

[Använd 21 Mars 2023].

Stecksén, R., u.d. *Drottningholms slott*. [Online]

Available at: <https://www.kungahuset.se/kungliga-slott-och-residens/drottningholms-slott>

[Använd 25 Maj 2023].

Stockholm stad, 2022. *Statistik om Stockholm, befolkningsprognos 2022*. [Online]

Available at: <https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/utredningar-statistik-och-fakta/statistik/befolkning/befolkningsprognos-2022-tillganglighetsanpassad.pdf>

[Använd 21 Mars 2023].

Trafikverket, 2013. *Miljökonsekvensbeskrivning för vägplan del 3*. [Online]

Available at:

<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/487a9c3199ea46dfb388fdef9e0d1367/arkiv-vag-261-ekerovagen/mkb1.pdf>

[Använd 2023].

Trafikverket, 2013. *Miljökonsekvensbeskrivning för vägplan*. [Online]

Available at:

<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/487a9c3199ea46dfb388fdef9e0d1367/arkiv-vag-261-ekerovagen/mkb1.pdf>

[Använd 25 April 2023].

Trafikverket, 2013. *Remissvar angående E4 Förbifart Stockholm*. [Online]

Available at:

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/33398fbaf76a448a9a56e0b608511f54/arbetsplan/remissvar_region_stockholm_2013-06-26_del-2.pdf

[Använd 17 Maj 2023].

Trafikverket, 2014. *Regeringens beslut 2014-05-15 (N2013/5840/TE, N2013/5606/TE)*.

[Online]

Available at:

<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/33398fbaf76a448a9a56e0b608511f54/arbetsplan/bilaga-3-regeringens-beslut.pdf>

[Använd 17 Maj 2023].

Trafikverket, 2014. *Trafikverkets yttrande i mål M 1206-12 avseende yttrande från Föreningen Rädda Lovön*. [Online]

Available at:

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/8ee802f438714e0da9d481dac339dc7d/provninga_r/mmd-2014/yttrande_2014-08-28_radda_lovo.pdf

[Använd 9 Maj 2023].

Trafikverket, 2021. *Broarbetena under hösten*. [Online]

Available at: <https://bransch.trafikverket.se/arkiv/nyhetsarkiv-for-aldre-nyheter/arkiv-for-nyheter-aldre-an-2022/arkiv-for-nyheter-aldre-an-2022/Aktuellt/nyheter-ekero/2021/2021-09/broarbetena-under-hosten/>

[Använd 25 Maj 2023].

Trafikverket, 2021. *Fyrstegsprincipen*. [Online]

Available at: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

[Använd 16 Februari 2023].

Trafikverket, 2021. *Nationell plan*. [Online]

Available at: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/nationell-plan/>

[Använd 16 Februari 2023].

Trafikverket, 2023. *E4 Förbifart Stockholm*. [Online]

Available at: <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-stockholms-lan/e4-forbifart->

stockholm/

[Använd 5 Mars 2023].

unesco, 2022. *Drottningholms slottsområde*. [Online]

Available at: <https://unesco.se/drottningholms-slottsomrade/>

[Använd 18 Juni 2023].

Vägverket, 2001. *Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet*. [Online]

Available at:

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/a8f6ee8778ee4ce2a05b8c7dc3ea0b25/forstudie/forstudie_del1_forbifart_stockholm.pdf

[Använd 15 Mars 2023].

Vägverket, 2001. *Förstudie del 2*. [Online]

Available at:

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/a8f6ee8778ee4ce2a05b8c7dc3ea0b25/forstudie/forstudie_del2_forbifart_stockholm.pdf

[Använd 2023].

Vägverket, 2004. *Handbok vägutredning*. [Online]

Available at: [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11937/RelatedFiles/2005_64_handbok_vagutredning.pdf)

[SE/11937/RelatedFiles/2005_64_handbok_vagutredning.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11937/RelatedFiles/2005_64_handbok_vagutredning.pdf)

[Använd 3 Maj 2023].

Vägverket, 2006. *Ställningstagande, till vägutredningen Effektivare nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet*. [Online]

Available at:

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/dd8bf86caa2b4adfa5c03f08649af778/vagutredning/stallningstagande_forbifart_stockholm.pdf

[Använd 3 Maj 2023].

Vägverket, 2006. *Trafikverket, Bilaga 1 till Vägverkets utlåtande över utställning av vägutredning Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet*. [Online]

Available at:

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/dd8bf86caa2b4adfa5c03f08649af778/vagutredning/stallningstagande_bilaga1_forbifart_stockholm.pdf

[Använd 3 Maj 2023].