



Lovö Hembygdskommun

8 september 2013

Ärendenummer TRV 2012 / 80286

Synpunkter från Lovö hembygdskommun på kommunicerade handlingar betr Arbetsplan för E4 Förbifart Stockholm, delen Kungshatt – Lambarfjärden.

Sammanfattning

Lovö hembygdskommun visar

att Trafikverket väljer det sämsta alternativet för trafikplatser på väg 261 med risken att världsarvet Drottningholm förlorar sin världsarvsstatus
att Trafikverket prioriterar lokala intressen framför internationella åtaganden
att Trafikverket bryter mot svensk lag genom avtal som bl. a. gynnar lokala intressenter
att Trafikverket bryter mot Väglagen vid projekteringen av förändringarna av väg 261
att Trafikverket låtsas följa fyrstegsmodellen men inte gör det
att Trafikverket inte registrerar allmän handling man vill hålla hemlig
att Trafikverket under hela processen med Förbifart Stockholm gjort stora misstag och inte följt adekvata råd från remissinstanser
att Trafikverket under en tid borde lägga hela projektet Förbifart Stockholm i malpåse.

Väg 261 enligt Trafikverkets arbetsplan granskas

Lovö hembygdskommun granskar inledningsvis trafikverkets jämförelser mellan de alternativa placeringarna av trafikplatser på väg 261 med fokus på Trafikverkets (TRV) huvudförslag, alternativ 1b, och alternativ 5.

Vår granskning sker efter metoden att *Internationella åtaganden* borde vara viktigast, sedan *riksintressen* varpå följer *regionala intressen* och slutligen *lokala intressen*.

Internationella åtaganden

Sverige har ratificerat Världsarvskonventionen:

”Varje stat som är part i denna konvention erkänner att skyldigheten att säkerställa identifiering, skydd, bevarande, levande-görande och överlämnande till kommande generationer av det kultur- och naturarv som avses i artiklarna 1 och 2 och som befinner sig på dess territorium främst tillkommer denna stat. Den skall göra allt den förmår härför så långt dess egna resurser räcker och, om så är lämpligt, med eventuellt internationellt bistånd och samarbete, särskilt av ekonomisk, konstnärlig, vetenskaplig och teknisk art.”

För att bevaka hur stater sköter sina världsarv finns en speciell FN-organisation kopplad till UNESCO, ICOMOS, och ett regelverk – *Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties* – som innehåller en metod för att analysera eventuella hot mot världsarv och anvisningar hur hoten kan elimineras eller reduceras. Detta dokument har antagits av regeringen och ska användas i Sverige. Ett citat som passar i detta sammanhang:

” World Heritage properties de facto are seen to have global value and thus logically have a higher significance than national or local heritage value.”

I regeringens tillåtlighetsbeslut i september 2009, sägs att *”Vägverket ska vidta åtgärder så att de skyddade värdena i världsarvet Drottningholm inte hotas.”* I Trafikverkets material, TRV 2012/80286, sid 25 sägs sammanfattande om **Kulturmiljön, alternativ 5, punkt 5.2:** *”Alternativ 5 bedöms inte medföra skada på den del av riksintresset för kulturmiljö och buffertzonen för världsarvet som Lindön utgör.”* Alla har gemensamt uppfattningen att det största hotet mot världsarvet är ökande trafik på väg 261 genom Drottningholm. Om denna trafik säger TRV i samma stycke: *”De negativa konsekvenserna av trafiken förbi Drottningholm bedöms som betydligt mindre än i alternativ 1. När förbifart Stockholm öppnas bedöms trafiken förbi Drottningholm nära halveras jämfört med nollalternativet år 2035 och motsvara dagens trafik”.*

Varje nation med världsarv har en ICOMOS-sektion med uppgift att bevaka världsarvets intressen mot tänkbara hot. Den svenska sektionen av ICOMOS har upprepade gånger påpekat att trafikplatser på Lovö kommer att **skada** världsarvet Drottningholm och att Drottningholm riskerar att strykas från världsarvslistan. Det är väsentligt allvarigare än formuleringen i regeringens tillåtlighetsbeslut att världsarvets värden inte får **hotas**. TRV har uppdragit åt en forskare att göra en Heritage Impact Assessment, en analys av om och hur världsarvet kommer att påverkas av TRV:s förslag. En HIA görs i två faser. Fas 2 lär publiceras under hösten 2013. I förordet till fas 1- rapporten, januari 2012, läser vi: *”The Swedish Government has granted permission of the Stockholm Bypass, according to the Environment Code. With this decision the areas of national interest for cultural environment on Lovö has been overruled by the national interest of roads. However, the Government’s decision stipulates several preconditions for the subsequent plans. Among others, the values of the World Heritage property should not be threatened.”... ”The HIA is based on the recent ICOMOS Guidance. It has been adapted to the current project situation and deals with the impacts of the present project proposals on the World Heritage values.”*

Forskarens utgångspunkt är alltså TRV:s alternativ 1 med två trafikplatser på södra Lovön. Hon har inte följt ICOMOS Guidances – särskilt inte det kapitel som handlar om att föreslå förändringar av projektet för att minska skadorna på världsarvet. Kap 6-2: *”Every reasonable effort should be made to avoid, eliminate or minimise adverse impact on attributes that convey OUV and other significant places.”* Kap 6-3: *”HIA should include proposed principles and where possible proposed methods to mitigate or offset the effects of a development proposal or other agent for change. This should include consideration of other options for the development including site selection/location, timing duration and design.”*

Forskaren är anställd och avlönad av TRV på uppdrag av Riksantikvarieämbetet. I forskarens instruktion finns som sista punkt att innan slutrapporten skrivs ska den underställas TRV:s projektgrupp för eventuella synpunkter. Forskaren och utredningsrapporten är inte oberoende i den mening utredningar bör vara i demokratier.

Bakgrunden till detta är: fram till den 7:e april 2011 var såväl Riksantikvarieämbetet (RAÄ) som Statens Fastighetsverk (SFV) starka motståndare till trafikökning genom världsarvet och trafikplatser på Lovö. SFV:s yttrande 2009-02-16: *”SFV har i tidigare remissvar avvisat Vägverkets förslag med hänvisning till åtgärder, som utgör ingrepp i kulturmiljön och ökar trafikbelastningen på Lovön, skadar ett långsiktigt riksintresse som väger tyngre än väginresset.....Direkt obegripligt är att Vägverket, efter sin egen redovisning av konsekvenser*

för kulturmiljön, drar slutsatsen att trafikplatserna på Lovön inte innebär risk för påtaglig skada på riksintresset.”

I RAÄ:s motsvarande yttrande (2009-02-12) sägs i sammanfattningen: *”RAÄ bedömer liksom tidigare, att de förslag inför tillåtlighetsprövningen som Vägverket nu förordar med bl.a. två trafikplatser på Lovön kommer att innebära påtaglig skada för världsarvet och riksintresseområdet Drottningholm.... I det kompletterande materialet visar Vägverket att det är möjligt att förlägga av- och påfarter utanför Lovön. Därmed finns nu alternativ som innebär att påtaglig skada på riksintresseområdet möjligen kan undvikas.”* Att processen varit ansträngande för RAÄ:s handläggare visar en formulering i minnesanteckningarna från ett samtal om Förbifart Stockholm, Lovö, (2008-06-04) under beredningen: *”RAÄ har blivit tvungen att diskutera detaljer trots att man är emot hela projektet. Projektet är ”vedervärdigt i varje detalj” och Vägverket har en taktik som är obehaglig...”*

De sakkunniga handläggarna på SFV och RAÄ har gjort sina bedömningar enligt myndighetens regelverk. När myndigheternas chefer den 7 april 2011 skriver under avtalet tillsammans med Trafikverket och Ekerö kommun bryter de mot såväl svenska rättsregler som mot Världsarvskonventionen.

Det andra internationella åtagandet Sverige som nation har gjort gäller Natura 2000 -området Edeby ekhage. I avsnittet **Naturmiljö, alternativ 5, sid 25**, säger TRV: *”Natura 2000-området berörs inte alls av trafikplatsen med alternativ 5..... Översiktligt bedöms anslutningen på Lindön ge små konsekvenser på naturmiljön.”*

Riksintressen

Världsarvet Drottningholm och Natura 2000-området är även riksintressen. Övriga riksintressen är hur **Landskapsbilden, 5.1**, påverkas. Här säger TRV: *”Alternativ 5 är det alternativ som bedöms bäst kunna anpassas till landskapet” (aa sid 24).*

Regionala intressen

Ovanstående intressen är även regionala. Utöver dessa tillkommer **Friluftsliv, 5.4**. Lovön är ett mycket centralt friluftsområde för en stor del av Stockholms län. Vi vill särskilt peka på Lovö hembygdsförenings Fornstig, som binder ihop många av öns fornlämningar och lämningar från öns tidigare historia samt rester från Lovöns närhistoria. Fornstigen ger tillfällen under vandrigen att uppleva Lovön som en kronopark där tidigare all produktion var knuten till Drottningholms slott och funktioner kopplade till slottet. Detta nämner inte Trafikverket i likhet med annat som är till nackdel för alternativ 1 (se nedan). I jämförelse med Lovön är Lindöns friluftsliv mycket begränsat. TRV skriver om alternativ 5: *”Påverkan bedöms vara liten eftersom gång- och cykelförbindelsen kan lämnas intakt och de negativa konsekvenserna därmed små.”*

Lokala intressen

Samtliga ovanstående intressen är även lokala intressen samt **Boendemiljö och verksamheter, 5.5**: *”Trafikplatsen bedöms inte medföra störningar för boende i närheten.”* Alternativ 1 medför däremot flera olägenheter TRV inte nämner i texten, exempelvis svårigheterna att från lokal väg komma upp på väg 261 och att lämna väg 261 för att nå sin lokala väg. Boenden på Finnbo frågade vid informationen (25-05-13) i Erskinesalen, Tappström, hur han skulle komma upp på och lämna väg 261. Det går inte och TRV:s representant sade att TRV i så fall måste lösa in hans fastighet. Den föreslagna CG-bron över väg 261 påverkar starkt intrycket av Lovön som kungsgård och jordbrukslandskap. Vi föreslår

att cykel/gångbanan läggs på samma sida om vägen från Nockeby till Tappström. Möjligen kan tunnlar för cyklar och gående under väg 261 tänkas.

Kollektivtrafik, 5.7, ingen större skillnad jämfört med alternativ 1.

Vägtrafiken, 5.8: *”Trafiken vid Drottningholm beräknas kunna minska i förhållande till nuläget vid öppningsåret men ökar sedan till motsvarande dagens trafik, cirka 20 000 fordon/dygn, prognosåret 2035. Trafikflödet blir således nära hälften jämfört med nollalternativet som beräknas få 35 000 fordon/dygn. Effekten jämfört med både idag och nollalternativet, blir något mindre buller och barriäreffekter.”* Vi bedömer effekten än mer gynnsam för alternativ 5 eftersom bilar från Bromma får längre körsträcka innan de når förbifartens tunnelinfart och många kan därför bedömas avstå från genvägen genom Drottningholm. Alternativ 5 är motsvarande bättre för ekeröborna eftersom de får kortare väg till tunnelinfarten.

Avsnitten 5.9, 5.10 är svårbedömda för både oss och TRV.

Sammanfattning om trafikplatsernas placering

TRV skriver: *”Utifrån ett samlat perspektiv med avseende på regionens och kommunens utveckling, hänsyn till kultur- och naturmiljö, funktion och ekonomi gjorde Trafikverket bedömningen att det bästa möjliga avvägda anslutningsalternativet var 1 b.”*

Det finns mycket litet belägg i texten för att denna bedömning är riktig. Texten ovan är okonkret och så allmän att ingen kan bedöma dess sanningshalt. Det är snarare så att TRV:s egen text övertygande visar att bedömningen är felaktig.

Problemen med alternativ 5:s otympliga betongkonstruktion och enkla tunnelrör tror vi svensk ingenjörskonst kan klara av så att Räddningsverket blir tillfreds. Det kostar nog mer, men det anser nog världsopinionen att världsarvet Drottningholm är värt. Och det är också den Svenska statens åtagande enligt Världsarvskonventionen: *”Den skall göra allt den förmår härför så långt dess egna resurser räcker....”* Det går inte att hävda att den svenska staten har levt upp till detta krav i Världsarvskonventionen.

Väg 261, det något större perspektivet

Den miljard arbetena med väg 261 kommer att kosta skulle kanske kunna användas bättre än förslagen i den nuvarande vägplanen. Trafikverket skulle ha kunnat initiera en process enligt fyrstegsprincipen. Då skulle säkerligen ett stort antal förslag komma fram om hur ekeröbornas resor kunde förbättras till lägre kostnad. Kanske skulle även miljömålen kunna uppnås och skadorna på Lovöns natur- och kulturvärden bli mindre.

En kommun som enbart består av öar måste kunna utveckla de möjligheter vattenvägar erbjuder och till betydligt lägre kostnad än att bygga vägar och tunnlar. Ett försök har gjorts av SL, men med låg turtäthet och med tidskrävande frontmatade båtar som i genomsnitt var 45 år gamla. De gick inte fort. Ändå säger materialet att det tog ca 51 minuter att resa mellan Tappström och Stockholm city, ungefär samma restid som med bil över Brommaplan.

Ett problem är att högsta lagliga fart i dessa vatten är 12 knop. Högre fart skapar större vågor, som skadar stränderna och dess anläggningar. Men katamaraner av lämplig modell går i 20-25 knop och ger knappt märkbara vågor. Sådana båtar borde få dispens för turkörningar. Försökets båtar gick ända in till bryggan i Tappström centrum. En bytespunkt närmare Stockholm med stor parkering och vänthall med diverse service skulle både gå snabbare och bli mer attraktiv för bilresenärerna.

I Venedig går man av och på båtarna längs hela långsidan. Det går snabbare än med frontmatningen. I Holland och England finns passbåtar som går i 30-40 knop. Och det finns snabba svävare, som exempelvis används i Stockholms skärgård. Det pågår ett 3-årigt forskningsprojekt om vattenvägarna i Stockholm, nu på andra året. Att binda sig för en storsatsning på vägtrafiken är en suboptimering. Investeringar i infrastruktur måste vara transportslagsberoende och mycket långsiktiga.

Enligt vägplan väg 261, 2013-05-30, är projektmålen för vägplanen bl. a.

”Att Världsarvets, buffertzons och riksintressenas natur- och kulturvärden ska bevaras, vårdas och utvecklas.” Alternativ 1b är det sämsta alternativet för detta projektmål. Övriga tre projektmål bedömer vi är likvärdiga i förhållande till övriga alternativ.

TRV har inte tillämpat fyrstegsprincipen i planeringen för väg 261. Vägplanen för själva vägen med omgivning var färdig när man upptäckte att vi har en ny vägslag, som trädde i kraft den 1 jan 2013. Reglerna hade ändrats och i MKB för vägplanen (2013-05-30) 1.4 säger man: *”Innan den fysiska planeringsprocessen inleds för ett vägprojekt ska en förberedande trafikslagsberoende studie, så kallad åtgärdsvalsstudie, ha genomförts”*. TRV:s problem var att vägen redan hade projekterats. Det trafikslagsberoende stadiet var passerat. Länsstyrelsen hade redan *”vid två tillfällen beslutat att projektet kan anses medföra betydande miljöpåverkan. I båda besluten konstaterade Länsstyrelsen att vägen berör ett område med många starka bevarandebestånd, såsom riksintressen för natur och kultur, världsarvet Drottningholms slott samt statligt byggnadsminne (aa 1.4, sid 12).”* Ändå genomförde Trafikverket under 2012 en åtgärdsvalsstudie med bl. a. två workshops där representanter för olika intressen diskuterade fram hela 93 förslag.

En av deltagarna berättar att Trafikverkets styrning av arbetet under de två mötena var mycket stark. Ett konsultföretag, SWECO, sammanställde en rapport (2013-03-04): Väg 261 Ekerövägen, Åtgärdsvalsstudie, steg 1- och 2-åtgärder, Ekerö kommun, Stockholms län. TRV ville inte att rapporten skulle spridas. Den var inte ens diarieförd, vilket är ett brott. Vid ett telefonsamtal den 27 aug krävde jag att få en kopia av rapporten och efter en diskussion fick jag samma dag rapporten, men först efter att ha skickat mina minnesanteckningar från samtalet (bil 1). Den 2 september får sedan deltagarna rapporten.

Det ändå större perspektivet

Trafikverket är inte så bra på trafikslagsberoende utredningar. Vägverkets utredning 2007 fick stark kritik från bl. a. SIKA för att myndigheten själv formulerade utredningens syfte – att bygga en väg i en vägkorridor väster om Stockholm, Förbifart Stockholm.

Förbifart Stockholm är en gigantisk felsatsning. En växande storstad kan inte lösa morgondagens transportproblem med gårdagens vision: Stockholm- bilstaden. Bilar tar för stor plats jämfört med kollektiva transportmedel, ökar trängseln och utsläppen av växthusgaser, tvärt emot Sveriges åtagande att kraftigt minska utsläppen. När man räknar in räntor och inflation beräknas totalkostnaden bli 61 miljarder. Att binda så stora resurser vid ett vägprojekt i Stockholm kommer att hindra nödvändiga infrastrukturinvesteringar i andra delar av landet.

Projektet är inte heller samhällsekonomiskt lönsamt. Flera ingångsvärden i den datasimulering som skulle ge svaret på den samhällsekonomiska lönsamheten är vinklade till förmån för projektet och flera kostnader som bedömdes svåra att besifra saknas i analysen. När Vägverket med en ny samhällsekonomisk analys skulle kontrollera lönsamheten gick uppdraget till det konsultföretag som gjorde den ursprungliga analysen och till samma person i företaget.

Trafikverket är bra på att följa lagens bestämmelser om medverkan och information. Det har varit många informationsträffar, diskussioner, fokusmöten, utställningar m m om Förbifart Stockholm. Den formella sidan av det demokratiska samrådet har Trafikverket alltså följt. Med den innehållsliga sidan av det demokratiska samrådet är det sämre. Vår sammanfattade erfarenhet är att ytterst få av myndigheters och civilsamhällets synpunkter har beaktats av Trafikverket.

Övergripande slutsats

Vi anser att Trafikverket ska lägga projektet Förbifart Stockholm i malpåse under en tid. I september 2013 kommer den första av FN:s nya klimatrapporter att publiceras och diskuteras i samhället. I oktober kommer professor Bertil Forsbergs rapport som sammanfattar den svenska och internationella forskningen om tunnelluft att presenteras på Länsstyrelsens luftvårdsdag. Och Trafikverket borde exempelvis vända sig till Ragnar Frisch Centre for Economic Research för en ny och oberoende samhällsekonomisk lönsamhetsanalys av hela projektet. Trafikverket borde också studera de internationella erfarenheterna av hur man framgångsrikt kan och bör arbeta med storstäders transportproblem.

Sedan är det dags att besluta om hur Storstockholms infrastruktur kan och måste byggas upp.

Drottningholm den 9 september 2013

Bertil Ottoson
Lovö hembygdsförening
ordförande
Breidablick 2
178 93 Drottningholm
Tfn: 08 – 759 03 26
bertil.ottoson@mail.amnesty.se