



Lovö Hembygdskommun

Till regeringen

Trafikverket

Ärendemottagningen, planprovning ärende TRV 2012/80 286

Box 810

781 28 Borlänge

Överklagande av Trafikverkets arbetsplan för Förbifart Stockholms anslutning till väg 261 m m

Lovö hembygdskommun har vid flera tillfällen påtalat att Vägverket/Trafikverket på flera punkter inte lever upp till regeringens villkor i tillåtelsebeslutet, september 2009. Vi har inte fått gehör på någon väsentlig punkt.

Kronoparken Lovö och Världsarvet Drottningholm

Hela Lovö är sedan 1500-talet en Kronopark där all produktion utom den från kyrkans mark behövdes för Drottningholms slotts behov, för alla anställda vid slottsanläggningen och för dess försvar. Denna struktur kan läsas av än i dag. Hela Lovö är därför ett mycket känsligt område där all exploatering är ett hot mot Lovös natur- och kulturvärden inklusive världsarvet Drottningholm.

Ur regeringens sammanfattning av villkoren för tillåtighetsbeslutet:

”Vägverket ska vidta åtgärder så att de skyddade värdena i världsarvet Drottningholm inte hotas.”

Vi anser att Trafikverket (TRV) inte följer bestämmelserna i Förordning om statliga byggnadsminnen (1988:1288). Vår uppfattning styrks av att den delas av både Riksantikvarieämbetet (RAÄ) och Statens fastighetsverk (SFV).

Citat från dessa myndigheters remissvar:

I RAÄ:s yttrande 2009-02-12 sägs i sammanfattningen: *”RAÄ bedömer liksom tidigare, att de förslag inför tillåtighetsprovningen 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.”*

Från 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 vägintresset.....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.”*

Denna uppfattning delas även av Länsstyrelsen som 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 bevarandeintressen, såsom riksintressen för natur och kultur, världsarvet Drottningholms slott samt statligt byggnadsminne (MKB för vägplanen (2013-05-30) 1.4, sid 12).”

Den eniga uppfattningen att trafikplatser inte skulle få byggas på Lovö bröts i april 2011 av ett avtal mellan Ekerö kommun, TRV, SFV och RAÄ. Cheferna för SFV och RAÄ godkände att två trafikplatser skulle få byggas på södra Lovön. De ”körde över” såväl sina handläggare som regelverken (se sammanfattningen).

Lovö hembygdsförening hade dock fortfarande visst hopp. Den svenska sektionen av ICOMOS skrev upprepade yttranden med innehållet 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*.

Trafikverket har försökt neutralisera ICOMOS yttranden genom att beställa en Heritage Impact Assessment från en forskare, som emellertid enligt instruktionen från Trafikverket måste presentera sin rapport i Trafikverkets arbetsgrupp för eventuella synpunkter innan publiceringen. Från förordet i forskarens fas 1-rapport: *”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. Härmed har forskaren underordnat sig den myndighet hon ska granska. Hon har inte följt ICOMOS Guidance (maj 2010) 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 minimize 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.”*

Forskarens arbete bryter mot principen att en granskare måste vara oberoende av den myndighet som ska granskas. ICOMOS Guidance föreslår att granskningen görs av en grupp forskare varav åtminstone en expert ska komma från en annan nation än den som ska granskas.

TRV har inte heller tillämpat reglerna i Väglagen vid planeringen för väg 261. I MKB för vägplanen (2013-05-30) 1.4 säger man: *”Innan den fysiska planeringsprocessen inleds för ett vägprojekt ska en förberedande trafikslagsoberoende studie, så kallad åtgärdsvalsstudie, ha genomförts”*. TRV:s problem var att vägen redan hade projekterats. Det trafikslagsoberoende stadiet var passerat. När detta upptäcktes gjorde man i efterhand en åtgärdsvalsstudie med två workshops, hösten 2012. Rapporten gjordes av konsultbolaget SWECO, men diariefördes inte på Trafikverket. Först efter en lång diskussion med projektledaren om innebörden av offentlighetsprincipen och med hänvisning till TRV:s chefsjurist fick vi rapporten. Men då var vägprojekteringen sedan länge gjord. TRV tillämpade inte heller fyrstegsmodellen. Inget annat alternativ för Förbifartens anslutning till Ekerövägen övervägdes.

Ett av TRV motiv att avvisa en trafikplats på nordöstra Lindö är att den skulle förhindra Ekerö kommuns expansion i och omkring Ekerö centrum enligt kommunens översiktsplan. En granskning översiktsplanen, till exempel kartan på sid 125, visar emellertid att detta är fel. Ingen bebyggelse planeras norr eller nordost om Ekerö centrum, på Lindösidan. Denna del av Lindö redovisas till största delen som bevarandeområde. Någon expansion i eller omkring Ekerö centrum är alltså inte aktuell på nordöstra Lindö. Ett annat av kommunens motiv att avvisa en trafikplats vid nordöstra Lindö är att området utgör tätortsnära natur. Men tätortsnära natur på nordöstra Lindö kan inte väga tyngre än riksintresset för kulturmiljö och världsarv på Lovön.

Ovanstående stämmer inte alls med det löfte miljöminister Andreas Carlgren fler gånger framförde i Sveriges Television: *"Miljökraven kommer att vara mycket tuffa."*

Lövö hembygdsförenings förslag

Lövö hembygdsförening inte bara kritiserar. Vi har kommit med flera konstruktiva förslag - mer i linje med reglerna i Väglagen, Förordningen om statliga byggnadsminnen, Världsarvskonventionen och ICOMOS Guidance.

Vi har sökt den lösning som är mest lämplig utifrån projektmålen i TRV:s vägplan för väg 261, 2013-05-30:

"Att Världsarvets, buffertzons och riksintressenas natur- och kulturvärden ska bevaras, vårdas och utvecklas."

Vi har jämfört de alternativa trafikplatserna i TRV:s eget material. Det visar sig att alternativ 5 med en trafikplats på Lindö är överlägset alternativ 1b på alla punkter där en jämförelse är möjlig att göra. TRV:s förordade alternativ, 1b, är det i särklass sämsta alternativet för detta projektmål. Alternativ 5 förordades också av både RAÄ och SFV på den tiden då dessa myndigheter tillämpade sina regelverk. Invändningen från TRV att betongkonstruktionen skulle bli för dominerande i landskapet och att tunnelsäkerheten skulle bli lidande klarar svensk ingenjörskonst. Det skulle kanske kosta något mer, men världsopinionen anser nog att världsarvet Drottningholm är värt den merkostnaden. Den Svenska statens skyldighet 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 kravet i Världsarvskonventionen om man godtar TRV:s beslut.

Om en trafikplats enligt alternativ 5 skulle förläggas på Lindö skulle bilar från Ekerö få närmare till tunnelns nedfart och smittrafiken från Bromma skulle få motsvarande längre väg. Det skulle medföra att både färre ekeröbilar och färre brommabilar skulle köra genom Drottningholm. Tillsammans med investeringar i passbåttrafik (se nedan) skulle trafiken troligen minska så mycket att ett andra tunnelrör inte behövs (=lägre kostnad). Det största hotet mot natura 2000-området och mot världsarvet Drottningholm är den ökande vägtrafiken. Vårt förslag skulle minska trafiken mot Stockholm centrum och trafiken över Brommaplan skulle lätta. TRV skulle med dessa förslag komma närmare sina egna projektmål.

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. Ändå säger materialet att det tog bara ca 51 minuter att resa med båt mellan Tappström och Stockholm city, ungefär samma restid som med bil över Brommaplan.

Ett problem med passbåtar 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 frontmatade 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. För vintertrafiken finns snabba svävare, som exempelvis används i Stockholms skärgård.

Det pågår ett 3-årigt forskningsprojekt om vattenvägarna i Stockholm, nu på andra året. Med denna bakgrund verkar det inte så klokt att satsa en miljard på Förbifartens anslutning till Ekerövägen. Investeringar i infrastruktur måste vara transportslagsberoende och mycket långsiktiga.

Sammanfattning

Som framgår ovan har TRV inte uppfyllt villkoren i regeringens tillåtlighetsbeslut. Vi vill särskilt peka på att TRV överordnar lokala och möjligen regionala intressen framför riksintresset och det internationella intresset Lovön med världsarvet Drottningholm.

Lovö hembygdsförening har visat att TRV inte följt gällande regelverk. Vi har i stället kommit med förslag som både följer regelverken och innebär bättre lösningar för Lovöns natur- och kulturvärden med världsarvet Drottningholm samt föreslår även hållbara lösningar på trafikproblemen.

Vi är något undrande inför de erfarenheter vi gjort under vårt arbete att med olika inlagor skydda Lovös unika natur- och kulturvärden. Är det numera accepterat att myndigheter inte följer lagar och förordningar som beslutats av regering och riksdag? Vi ser detta som ett förminskande av demokratin och undrar vad som kommit i dess ställe.

Drottningholm den 3 december 2013

Lovö hembygdsförening
Bertil Ottoson
ordförande