

E4 Förbifart Stockholm

**FS
Gemensamt**

**Bilaga 3
Beaktande av tillåtlighetsvillkor
Appendix 4 Överenskommelse om Ekerövägen**

**ARBETSPLAN
UTSTÄLLELSEHANDLING**
2011-05-05
0P100001.doc

Granskare	Godkänd av	Ort	Datum
	Helena Sundberg	Stockholm	2011-05-05

Objektnamn E4 Förbifart Stockholm
Entreprenadnummer FS
Entreprenadnamn Gemensamt
Beskrivning 1 Bilaga 3
Beskrivning 2 Beaktande av tillåtighetsvillkor
Beskrivning 3 Appendix 4 Överenskommelse om Ekerövägen
Beskrivning 4
Information
Diarienummer
Konstruktionsnummer
Objektnummer 8448590
Projekteringssteg ARBETSPLAN
Statusbenämning UTSTÄLLELSEHANDLING
Företag Konsortiet Förbifart Stockholm
Författare/Konstruktör Helena Sunberg
Externnummer 2109002000



TRAFIKVERKET

Förfart Stockholms anslutning till Ekerövägen och anpassning av Ekerövägen

Bakgrund

Stockholmsregionen växer med 20 000 – 30 000 invånare per år. För att regionen ska kunna fortsätta att utvecklas är det nödvändigt att de nord-sydliga förbindelserna över Saltsjö-Mälarsnittet utvecklas och förstärks. Ända sedan 60-talet, då Essingeleden öppnades, har det stått klart att Stockholm behöver en västlig förbindelse som leder vägtrafiken förbi Stockholm. En nord-sydlig förbindelse är en del i ett trafiksystem, där kollektivtrafik och biltrafik kompletterar varandra. Båda behövs och behöver utvecklas i takt med att regionens invånare blir fler. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län beskrivs Förfart Stockholm som "ett nyckelobjekt för att öka vägkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet för bil- och busstrafik liksom för näringslivets transporter. Förfarten minskar trängsel på infartslederna, de norra och södra länsdelarna hålls samman, förbindelserna blir effektiva mellan terminaler och hamnar. Den centrala regionkärnan avlastas medan de yttre och regionala stadskärnorna knyts samman och utvecklas." Samtliga kommuner i Stockholm län står bakom Förfart Stockholm och ser leden som ett viktigt projekt i regionen.

I takt med att planeringen för Förfart Stockholm har fortsatt har ledens tekniska lösning successivt utvecklats och förändrats för att möta de höga kraven från t.ex. boende, kulturmiljöintressen och miljöintressen. En följd av den planering som genomförts är att merparten av sträckningen för Förfart Stockholm idag går i tunnel för att inte påverka de känsliga miljöer som sträckningen passerar.

Området runt Stockholm och Mälaren innehåller centrala delar av Sveriges historia, har en lång kontinuitet och karakteriseras fortfarande av många unika landskap och miljöer. Samhällsutvecklingen utgör en press på de känsliga miljöerna. De skyddade värdena ska beaktas och tas tillvara i samhällsplaneringen. Ett nära samarbete mellan alla aktörer är nödvändigt för att finna optimala lösningar i tidiga skeden.

1991 fördes Drottningholms slottsanläggning upp på den prestigefyllda världsarvslistan efter beslut av Unescos världsarvskommitté. Området är därmed en angelägenhet för hela mänskligheten att bevara och världsarvskonventionen anger att alla ska göra sitt yttersta för att värna världsarvets värden. Unesco följer upp tillståndet och agerar om platsen hotas. Världsarvet Drottningholm måste tryggas utan att skadas av ökande trafik i en växande region. Ekerövägen delar slottet och parken från bebyggelsen på malmen och kringliggande gårdar/byar, vilka varit väsentliga både för slottets tillkomst men också för dess försörjning. Ekerö kommun har behov av en långsiktigt hållbar robust trafiklösning likväl som världsarvet Drottningholm måste tryggas utan att skadas av ökande trafik i en växande region. Förfart Stockholms anslutning till väg 261 (Ekerövägen) innebär att trafiken förbi världsarvet Drottningholm har möjlighet till avlastning och att Ekerö kommun kan få en långsiktigt hållbar trafiklösning som inte bara är beroende av en vägförbindelse. Nu finns bara en egentlig förbindelse från Ekerö till fastlandet. Den har tre körfält. Det innebär att kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med biltrafiken eftersom den hamnar i samma köer som övrig trafik på väg till Ekerö, framförallt på eftermiddagarna. En anpassning av Ekerövägen som medger en lösning med kollektivtrafik reserverat i egna körfält vid högt trafik skulle avsevärt underlätta framkomligheten. Ekeröborna skulle därmed få en mer attraktiv och tillförlitlig kollektivtrafik.

Regeringen har beslutat om tillåtlighet för Förbifart Stockholm med ett antal villkor för hur anläggningen ska genomföras. Av beslutet framgår att den närmare sträckningen, profilen och utformningen av väganordningarna ska planeras och utföras så att negativa konsekvenser för natur- och kulturmiljön samt landskapets övriga värden och funktioner så långt möjligt begränsas. Planeringen ska ske efter samråd med bl.a. Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Stockholms län och Ekerö kommun. Vidare ska Trafikverket vidta åtgärder så att de skyddade värdena i världsarvet Drottningholm inte hotas. Regeringen anger vidare i skälen för sitt beslut att olika alternativa lösningar till anslutning bör studeras och konsekvensbeskrivas utförligare innan val av lösning görs i samband med arbetsplanen.

Regeringen fastslog i tillåtlighetsbeslutet av den 3 september 2009 att frågor som gäller väg 261 utanför projektet Förbifart Stockholm, hanteras inom åtgärdsplaneringen för länsplanen för den regionala transportinfrastrukturen som Länsstyrelsen i Stockholms län har ansvar för att prioritera. Ekerövägen ska enligt den nya länsplanen breddas, i avsikt att möjliggöra bättre framkomlighet för kollektivtrafik och annan vägtrafik, på sträckan mellan Ekerö centrum och Nockeby. Medel för objektet finns reserverade inom ramen för planperioden 2010-2021. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen - RUF 2010 - anger att "framkomligheten i huvudsak behöver förbättras och busstrafiken bör prioriteras. Kapacitetshöjande åtgärder behövs på infarterna mot Stockholm, såväl på Europavägarna som på de övriga huvudinfarterna från Ekerö, Huddinge och Nacka/Värmdö. En breddning av väg 261 Ekerövägen, är viktig för att förbättra trafiksäkerheten och öka kapaciteten mellan Ekerö centrum och Brommaplan. Åtgärden bör kopplas i tid till byggandet av Förbifart Stockholm".

Samråd och alternativa lösningar

Anslutningen mellan Förbifart Stockholm och väg 261 har utvecklats i flera omgångar i samråd med berörda myndigheter. I vägutredningen rekommenderades en lösning som sedan har justerats efter ett gemensamt analysarbete. Inför tillåtligheten presenterades fem olika alternativa lägen för en anslutning mellan väg 261 och Förbifarten. Trafikverket rekommenderade ett genomförande av en trafikplats med två cirkulationsplatser på Lovö. Efter beslutet om tillåtlighet har Trafikverket fortsatt samrådet med bl.a.

Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen, Statens fastighetsverk och Ekerö kommun. Detta har utmynnat i att 10 alternativa placeringar diskuterats. De alternativ som inte uppfyller grundläggande säkerhetskrav för tunneln har inte studerats vidare. De alternativ som innefattar komplicerade och tunga konstruktionslösningar har också sorterats bort då de innehåller en för landskapet främmande gestaltning och bygger in lösningar inför framtida förändringar. Fördjupade studier har sedan skett av alternativ 1 (två cirkulationsplatser på Lovö, en vid Tillflykten och en vid Edeby gård) samt ett alternativ som innefattar en cirkulationsplats med tunnelpåslag på Lindö och en cirkulationsplats med tunnelpåslag vid Tillflykten på Lovö, kallat alternativ 8.

Statens Fastighetsverks synpunkter

Lövön hör till Ekerö kommun. Statens fastighetsverk förvaltar huvudparten av Lövön med världsarvet Drottningholms slott och slottsområde samt Lovö kungsgård med underliggande arrendegårdar.

Statens fastighetsverks ansvar för kulturmiljön på Lövön gäller inte bara världsarvet Drottningholm utan Lövön som helhet, med ett levande jordbruk i ett historiskt kulturlandskap som undgått exploatering tack vare att det genom tiderna tillhört kronan. Lövön är också

viktig för friluftsliv och rekreation. Med regionens snabba tillväxt, kommer Lovön att bli ett allt värdefullare område.

Både Lovön och Lindö är del i riksintresseområdet Lovö/Lindö och används som buffertzon för världsarvet Drottningholm. Lovön har i jämförelse med Lindö flera värden: världsarv, statligt byggnadsminne och natura 2000-område. Idag pågår ett arbete för bildande av natur- och/eller kulturresevat på Lovön- Kärsön.

Statens Fastighetsverk anser att Ekerövägen utgör en oönskad barriär mellan slottet med parken och bebyggelsen på malmen och kringliggande gårdar/byar, vilka varit väsentliga både för slottets tillkomst men också för dess försörjning. Det är av stor vikt att de historiska, visuella och funktionella sambanden längs Ekerövägen förbättras.

Statens fastighetsverk anser att trafikplatser ger negativa konsekvenser för småskaliga kultur- och jordbrukslandskap och begränsar upplevelse och läsbarhet av landskapets karaktär och dess agrarhistoria. De negativa konsekvenserna för Lovö/Lindö blir större ju närmre värdekärnan världsarvet Drottningholm trafikplatserna placeras. Avseende placering av Förbifart Stockholms trafikplatser på Lovön anser Statens fastighetsverk, liksom Riksantikvarieämbetet, att alternativ 8 (med en cirkulationsplats på Lindö och en på Lovön) är det alternativ som ger mindre negativ påverkan på världsarvet jämfört med alternativ 1, och det alternativ som i någon mån kan försvåra smittrafik från förbifarten genom världsarvet.

Ekerö kommuns synpunkter

Ekerö kommun anser att alternativ 8 inte är acceptabelt på grund av konflikten med Ekerö tätorts utveckling. Den i maj 2010 aktualitetsförklarade översiktsplanen för Ekerö kommun, anger att Ekerö tätort bl.a. utvecklas vid Västeräng, som är en del av Lindö. En cirkulationsplats på Lindö skulle vara belägen endast omkring en kilometer från befintlig och tillkommande bebyggelse söder om Tappström, inom Ekerö centrum som är kommunhuvudort. Området mellan ovan nämnd cirkulationsplats och tätorten utgörs av åkermark i den öppna och känsliga landskapsbilden, respektive vattenvägen förbi Tappström - vilket innebär en omfattande och direkt influens från den i ett senare skede studerade alternativ 8, utan några som helst topografiska eller andra siktbegränsningar. En cirkulationsplats på Lindö skulle alltså generera störningar av olika slag, som går utöver vad som är godtagbart enligt de miljö kvalitetsnormer som gäller för ny bostadsbebyggelse. Samhällsplaneringen kan därför avsevärt komma att försvåras alternativt omintetgöras. Omfattande markområden nordöst och sydöst om Ekerö centrum, som för närvarande är föremål för utbyggnadsplanering - får under inga omständigheter berövas möjligheten att i närframtid utvecklas, med för kommunen väsentliga bostads- och näringslivstillskott.

Ekerö kommun har behov av en långsiktigt hållbar robust trafiklösning likväl som världsarvet Drottningholm måste tryggas utan att skadas av ökande trafik i en växande region. Kommunen anser vidare att det vackra Mäljarlandskapet och de areella näringarna på Lindö, har ett mycket högt värde för Ekeröborna, men även för turismen i kommunen. Dessa värdekärnor kommer att utsättas för en mycket komplex hotbild, i det fall den sydliga cirkulationsplatsen i alternativ 8 kommer till stånd. För de unika naturvärdena, men även för riksintresseområdet för kulturmiljövård på Lovö- Lindö som även fungerar som buffertzon för världsarvet Drottningholm, redovisas ett högt skyddsvärde i översiktsplanen. Den befintliga

griftegårdens (kolumbariets) intressen får inte trädas för när, med sin lokalisering i omedelbar närhet till den i alternativ 8 studerade cirkulationsplatsen i Nytorp.

Trafikverkets slutsatser

Trafikverkets konstaterar att både alternativ 1 och alternativ 8 är acceptabla ur funktionssynpunkt. Alternativ 8 ger mindre negativ påverkan på kultur- och naturlandskapet. Alternativ 8 innehåller betydligt längre ramptunnlar än alternativ 1 vilket är en nackdel för trafiken, och är ca 300 miljoner kronor dyrare än alternativ 1. Oavsett val av alternativ har Trafikverket funnit att alla intressen inte går att tillgodose till fullo och därför gjort följande sammanvägning.

Mot bakgrund av egna och från parterna anförda skäl har Trafikverket, som ansvarig för genomförandet av tillåtighetsbeslutet, valt att gå vidare med alternativ 1. I valet mellan alternativen för trafikplatsens placering och Ekerövägens utveckling har en avvägning skett mellan åtgärder inom världsarvsområdet respektive inom buffertzonen. Världsarvsområdet i anslutning till Drottningholm värderas högre än buffertzonen perifer del. Åtgärderna längs Ekerövägen inom världsarvsområdet Drottningholm och Förbifart Stockholms trafikplats ges bägge en noga anpassad utformning. Förbifart Stockholms trafikplats på Lovön sker i huvudsak i enlighet med det redovisade alternativ 1 vilket också kommer att redovisas i arbetsplanens utställelse.

Trafikverkets slutsats avseende Ekerövägen är att den byggs om i syfte att åstadkomma en robust väg- och kollektivtrafikförbindelse mellan Ekerö Centrum och Nockeby. Vägen anpassas till världsarvsområdet och omgivande natur- och kulturmiljöer och utformas med möjlighet till förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken i högtrafik d v s anpassad utformning med totalt fyra smala körfält för både väg- och kollektivtrafik, på sträckan mellan Nockeby och Ekerö centrum. Trafikverket bedömer att en anpassad lösning med fyra smala körfält kan utformas så att världsarvets värden inte hotas.

Trafikverket ska efter Förbifart Stockholms öppnande analysera trafikflödena och vid behov, tillsammans med berörda parter, aktivt medverka till genomförandet av ytterligare åtgärder som syftar till att minska trafikflöden från Förbifart Stockholm genom världsarvsområdet, ”sk smittrafik”.

Överenskommelse efter samråd avseende inriktningen för fortsatt arbete med Förbifart Stockholms anslutning till Ekerövägen och för Ekerövägen

Utifrån Trafikverkets beslut om trafikplatsens placering, har samrådsprocessen fortsatt. Trafikverket, Riksantikvarieämbetet, Statens fastighetsverk och Ekerö kommun enats om följande överenskommelse för det fortsatta arbetet både för Förbifart Stockholms anslutning till Ekerövägen och utvecklingen av väg 261 (Ekerövägen).

Syftet med överenskommelsen är att skapa samsyn och förståelse kring villkoren och komplexiteten. Den ska ge förutsättningar för ett fortsatt nära samarbete och att arbetet kan genomföras med hög kvalitet i alla frågor. Kraven är mycket högt ställda med tanke på samhällsutvecklingen enligt RUFSS 2010, länsplanen, villkoren i regeringsbeslutet och Sveriges åtaganden enligt Unescos världsarvskonvention.

Målbild

Parternas gemensamma målbild är att trafikprojekten ska

- utformas och genomföras med en helhetssyn och med god anpassning till kulturlandskapet inom världsarvets buffertzon och i världsarvsområdet så att världsarvets värden inte hotas,
- bidra till påtagliga förbättringar inom världsarvsområdet och buffertzonen när det gäller rumsliga samband och buller,
- förbättra tillgängligheten för dem som bor och verkar i samt besöker Ekerö kommun,
- leda till en ökad andel kollektivtrafik,
- när Förbifart Stockholm öppnats innebära en förbättring av trafiksituationen genom världsarvet.

Fortsatt arbete

Valet av trafikplatsens placering och behovet av förbättringar av Ekerövägen innebär krav på en noggrann anpassning av åtgärderna längs Ekerövägen inom världsarvsområdet Drottningholm inklusive buffertzonen och att Förbifart Stockholms trafikplats ges en noga anpassad placering perifert på Lovön i huvudsak i enlighet med det redovisade alternativ 1.

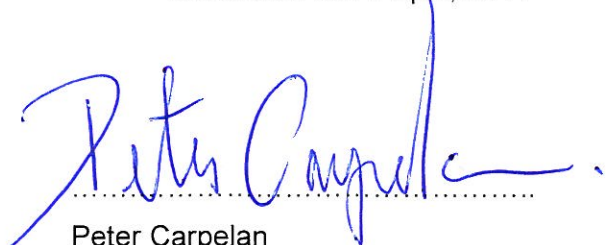
Trafikverkets slutsats avseende Ekerövägen är att den byggs om i syfte att åstadkomma en fungerande väg- och kollektivtrafikförbindelse mellan Mälaröarna och Stockholm. Vägen anpassas till världsarvsområdet och omgivande natur- och kulturmiljöer och utformas för förbättrad framkomlighet på sträckan mellan Nockeby och Ekerö centrum.

Trafikverket ska efter Förbifart Stockholms öppnande analysera trafikflödena och vid behov, tillsammans med berörda parter, aktivt medverka till genomförandet av ytterligare åtgärder som syftar till att minska Ekerövägens barriäreffekt och om det visar sig nödvändigt även pröva en tunnellsättning.

Parterna ska ha ett fortsatt nära samarbete för att säkra intentionerna i detta samråd

- Trafikverket ska lägga stor vikt vid att i det fortsatta arbetet anlita kompetens som kan arbeta i enlighet med målbilden,
- genomförandet av de två vägprojekten ska bedrivas i en tydlig och synkroniserad process,
- vägprojekten ska genomföras så att åtgärder vidtas för att värden som begränsats genom den nuvarande utformningen av Ekerövägen kan återskapas i landskapsmiljön inom världsarvet och dess buffertzonen samt utveckla och förstärka historiska, visuella och funktionella samband,
- Ekerövägen byggs om till fyra smala körfält i syfte att åstadkomma en robust väg- och kollektivtrafikförbindelse mellan Ekerö Centrum och Nockeby. Utformningen ska ske så att värdena i världsarvet, byggnadsminnet respektive riksintresset inte hotas
- parterna ska gemensamt bidra till att en förbättrad framkomlighet på Ekerövägen kan ske snarast möjligt,
- under våren 2011 ska parterna göra ett gemensamt arbete för att identifiera eventuella justeringar av planerade cirkulationsplatser och tillhörande väganordningar på Lovön enligt alternativ 1. Arbetet ska även ske i samverkan med Länsstyrelsens uppdrag avseende framtagandet av natur- och/eller kulturresevat för Lovön,
- parterna ska lämna en gemensam skrivelse till Unesco. Skrivelsen ska redogöra för det helhetsgrepp som genom denna överenskommelse tagits avseende Förbifart Stockholm och Ekerövägen,
- inom ramen för Unescos uppföljning (Periodic reporting) av världsarvet Drottningholm kommer Riksantikvarieämbetet att redovisa de förbättringar som uppnåtts.
- om planerade effekter enligt denna plattform av Förbifart Stockholm och andra åtgärder som vidtagits, avseende trafiksituationen i världsarvsområdet inte uppnås, ska Trafikverket pröva en tunnellsöning för Ekerövägen.

Stockholm den 7 april, 2011



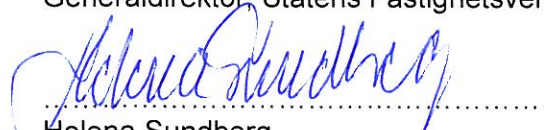
Peter Carpelan
Kommunstyrelsens ordförande, Ekerö kommun



Thomas Norell
Generaldirektör, Statens Fastighetsverk



Knut Weibull
överantikvarie, Riksantikvarieämbetet



Helena Sundberg
Regionchef Stockholm, Trafikverket