

Rapport
Remissvar angående E4 Förbifart Stockholm
2013-05-20
Planprövning

ARBETSPLAN

Förbifart Stockholm Remissvar 20130520

Rev	Ant	Ändring avser	Godkänd	Datum

Granskare	Godkänd av	Ort	Datum

Objektname
 Entreprenadnummer
 Entreprenadnamn
 Beskrivning 1 Rapport
 Beskrivning 2 Remissvar angående E4 Förbifart Stockholm
 Beskrivning 3 2013-05-20
 Beskrivning 4 Planprövning
 Status Under bearbetning
 Diarienummer
 Konstruktionsnummer
 Objekt nummer
 Projekteringssteg ARBETSPLAN
 Statusbenämning
 Företag
 Författare/Konstruktör
 Externnummer



Innehållsförteckning

1	Bakgrund och läsanvisning	4
2	Utredda alternativa lösningar för Förbifart Stockholms anslutning till väg 261 fram till och med arbetsplanen	6
2.1	Förstudiens förslagshandling (2001)	6
2.2	Vägutredning (2005)	6
2.2.1	Vad ansåg RAA, SFV och Ekerö kommun	7
2.2.2	Vägutredningens fokusfrågor	7
2.3	Begäran om Tillåtlighet (2007)	7
2.4	Fortsatt arbete under begäran om Tillåtlighet	7
2.4.1	Vad ansåg RAA, SFV och Ekerö kommun	8
2.4.2	Fokusfrågor under beredningsremissen	9
2.5	Kompletteringen av tillåtlighetsansökan (2009)	9
2.5.1	Vad ansåg RAA, SFV och Ekerö kommun	9
2.5.2	Ställningstagande i fokusfrågor under kompletterings remiss	10
2.6	Tillåtlighetsbeslutet 2009-09-03	10
2.7	Utredda alternativ vid framtagande av arbetsplanen	10
2.7.1	Alternativa principlösningar för trafikplatsen och motiv för bortval	10
2.8	Trafikverkets samlade bedömning i slutskedet av samrådsprocessen	14
3	Samråd enligt villkor i tillåtligheten med utpekade parter	17
3.1	Samrådsprocessen	17
3.2	Fokusfrågor	18
3.3	Organisationernas synpunkter under arbetsplaneskedet	18
3.4	Överenskommelse mellan parterna	19
4	Åtgärder för att begränsa negativa konsekvenser	22
4.1	Naturmiljö- och kulturmiljö samt landskapets övriga värden	22
4.2	Följande riksintressen finns vid anslutningen av Förbifart Stockholms anslutning till väg 261	22
4.3	Världsarvets värden	23
4.4	Vidtagna och planerade åtgärder i arbetsplanen	26
5	Fortsatt arbete	33
5.1	Det fortsatta arbetet enligt överenskommelsen	34
5.1.1	Kontrollprogram och aktivitetslista som levande dokument	35
5.1.2	Gemensamt gestaltungsprogram	35
5.2	Bildande av natur- eller kulturresevat	36
5.3	Arbetet med bedömningen av konsekvenserna för världsarvet, HIA	36
5.4	Trafikflöden på Ekerövägen	38
5.5	Åtgärder som planeras att inarbetas i det fortsatta arbetet	40
6	Referenslista	43

Förkortningar

HIA	Heritage Impact Assessment, Kulturarvskonsekvensbedömning
MKB	Miljökonsekvensbeskrivning
OUV	Outstanding value, världsarvets universella värde
RAÄ	Riksantikvarieämbetet
SFV	Statens fastighetsverk
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

I texten benämns Vägverket som Trafikverket även före april 2010 då Trafikverket bildades.

Bilagor

1. Brev från Planprovning
2. Konsekvensbedömning av alternativ 1-10
3. Trafikplats Lovö Jämförelse alternativ 1 och 8 Utredningsläget december 2010 OU140020
4. Trafikplats Lovö Jämförelse alternativ 1 och 1b Utredningsläget december 2010 OU140018
5. Översikt möten Lovögruppen/samrådsgrupp
6. Översättning: Sammanfattning av kulturarvskonsekvensbedömning, Heritage Impact Assessment, av E4 Förbifart Stockholm och väg 261 (Ekerövägen)
7. Rapport från RAÄ till UNESCO 2013-02-28
8. Gemensam skrivelse till UNESCO 2011-05-20



1 Bakgrund och läsanvisning

Trafikverkets enhet för planprovning har i brev daterat 2013-04-04, se bilaga 1, ställt frågor till projekt Förbifart Stockholm i samband med projektets begäran om fastställelseprovning av arbetsplanen. Frågorna är avsedda att förtydliga hur projektet har uppfyllt villkor 1 i regeringens beslut om tillåtlighet från 2009-09-03. Detta dokument utgör projektets svar på frågorna från planprovningen. Svaren har sammanställts ur material från förstudien, vägutredningen, tillåtlighetsansökan samt arbetsplanen kompletterat med det material som redovisats under arbetet med samråd enligt villkor 1 i regeringens tillåtlighet. De delar som har varit en naturlig del av projekteringen för att komma fram till en lösning har inte kommunicerats utanför den utpekade samrådsgruppen.

Projektet arbetar vidare med frågor om detaljutformning, utöver det som regleras i arbetsplan, så att negativa konsekvenser så långt som möjligt begränsas i enlighet med villkor 1. Därför redovisas i denna rapport även det planeringsarbete som fortgår med samrådsparterna enligt villkor 1.

Nedan ges en läsanvisning på var i föreliggande PM man finner svaren på de frågor som ställts.

Fråga 1. Sökande ska redovisa vilka alternativa lösningar för Förbifart Stockholms anslutning till väg 261 som studerats och konsekvensbeskrivits samt redovisa motiven för vald lösning respektive bortvalda lösningar.

Läsanvisning:

Svar återfinns i kapitel 2, i vilket redovisas samtliga alternativ avseende placeringen av anslutningen till väg 261 som utarbetats, alltifrån förstudieskedet fram till ansökan om fastställelse av arbetsplanen. De viktigaste fokusfrågorna under de olika skedena presenteras även de parallellt. Motiv för vald lösning presenteras i avsnitt 2.8 samt i bilagorna 2-4.

Fråga 2. Sökanden ska redovisa hur den inom korridoren närmare sträckningen, profilen och utformningen av väganordningarna, särskilt Förbifart Stockholms anslutning till väg 261, har planerats för att negativa konsekvenser för naturmiljön, kulturmiljön samt landskapets övriga värden så långt som möjligt begränsas.

Läsanvisning:

Planerade skyddsåtgärder beskrivs i kapitel 4 och 5.

Fråga 3. Sökanden ska redovisa vad som framkommit vid det samråd med Boverket, Försvarets Radioanstalt, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Stockholms län och berörda kommuner som ska ha föregått planeringen.

Läsanvisning:

Svar redovisas i kapitel 3, samt i bilaga 5. Där beskrivs de samråd, enligt villkor i tillåtligheten, som ägt rum med utpekade parter, samt vad som framkommit

Fråga 4. Sökanden ska redovisa vilka åtgärder som vidtas så att värdena i världsarvet Drottningholm inte hotas, särskilt i fråga om lokaliseringen och utformningen av Förbifart Stockholms anslutning till väg 261.

Läsanvisning:

De åtgärder som inarbetats i arbetsplanen redovisas i kapitel 4 och åtgärder som planeras inarbetas i det fortsatta arbetet redovisas i kapitel 5.

Fråga 5. Sökanden ska redovisa vilka åtgärder som vidtas som begränsarpåverkan på berörda områden av riksintresse enligt 3 kap. och 4 kap. miljöbalken, särskilt i fråga om lokaliseringen och

utformningen av Förbifart Stockholms anslutning till väg 261. (Påverkan på Natura 2000- området Edeby Ekhage hanteras av Mark- och miljödomstolen.)

Läsanvisning:

De åtgärder som inarbetats i arbetsplanen redovisas i kapitel 4 och åtgärder som planeras inarbetas i det fortsatta arbetet redovisas i kapitel 5.

I tabellen nedan redovisas det totala antalet anslutningsalternativ som analyserats från förstudie till arbetsplan. Det alternativ som redovisas i arbetsplanen är alternativ 1b. I arbetsplanen benämns detta alternativ, alternativ 1.

Tabell 1: Översikt av anslutningsalternativ och i vilket skede de utarbetades. Färgmarkering betyder att alternativet utarbetades och/eller var aktuellt under angivet skede. Det alternativ som redovisas i arbetsplanen är markerat.

Alternativ avseende FS anslutningar till väg 261	Läsanvisning	Förstudie vägkorridor	Väg-utredning	Begäran om tillåtlighet	Kompletteringsförfrågan	Arbetsplan
Vägkorridor	Stycke 2.1					
Finnbo och Edeby (1 och 2)	Stycke 2.2					
Alt 1 (a)	Stycke 2.7 och Bilaga 2.					
Alt 1b	Stycke 2.7 och Bilaga 2.					
Alt 2	Stycke 2.7 och Bilaga 2.					
Alt 3	Stycke 2.7 och Bilaga 2.					
Alt 4	Stycke 2.7 och Bilaga 2.					
Alt 5	Stycke 2.7 och Bilaga 2.					
Alt 6	Stycke 2.7 och Bilaga 2.					
Alt 7	Stycke 2.7 och Bilaga 2.					
Alt 8a	Stycke 2.7 och Bilaga 2.					
Alt 8(b)	Stycke 2.7 och Bilaga 2.					
Alt 9	Stycke 2.7 och Bilaga 2.					
Alt 10	Stycke 2.7 och Bilaga 2.					

Svar fråga 1 remiss

2 Utredda alternativa lösningar för Förbifart Stockholms anslutning till väg 261 fram till och med arbetsplanen

2.1 Förstudiens förslagshandling (2001)

I förstudiens förslagshandling redovisades inte på vilket sätt Förbifart Stockholm skulle kunna tänkas ansluta till väg 261. I handlingen redogörs för att det kommit in ett förslag under samråden att stänga Ekerövägen för all trafik utom buss-, gång- och cykeltrafik öster om anslutningen. Därigenom skulle miljön kring Drottningholms slottsområde förbättras betydligt jämfört med idag. (Förstudiens förslagshandling s 40)

2.2 Vägutredning (2005)

I vägutredningen bedömdes att en uppdelning av trafikplatsen i två anslutningspunkter till väg 261 var den enda framkomliga vägen för att minimera intrång i landskapet med bibehållen full funktion i trafikplatsen. Med en cirkulationsplats uppstår låsningar som kan orsaka köer både på Ekerövägen och på ramperna ner till Förbifartens tunnelsystem.

I vägutredningen var Förbifart Stockholms anslutning till väg 261 redovisad med två alternativ. Båda alternativen hade en anslutning vid Finnbo men med alternativa placeringar vid Edeby gård, se figur 1 ur vägutredningen nedan. Alternativen kallades Edeby 1 respektive Edeby 2.

Konsekvensbedömningarna av anslutning till Ekerövägen utgick från riksintresset kulturmiljövård Lovö/Lindö med fokus på det historiska landskapsrummet kring Edeby gård.



Figur 1 Illustration ur vägutredningen. Alternativa anslutningar till väg 261. Edeby 1 med cirkulation vid Finnbo och Edeby (Alt 1) samt Edeby 2 med cirkulation vid Finnbo och Edeby (Alt 2), ref MKB till vägutredning s 152 (bilden beskuren).

Konsekvenserna beskrevs enligt nedan:

”Alternativ Förbifart Stockholm påverkar riksintresset för kulturmiljövården Lovön.

Anslutningsvägarna till Ekerövägen och breddning av Ekerövägen medför intrång i det historiska landskapsrummet kring Edeby gård. Fasta fornlämningar kan komma att beröras. Läsbarheten av den äldre markanvändningen minskar och förståelsen för de historiska sambanden påverkas negativt. Av de två varianterna ger den mer sydliga rampanslutningen mindre negativa konsekvenser.

Anslutningen norrut vid Finnbo ger inte samma intrång i riksintresset. En positiv konsekvens av alternativet är att det öppnar möjligheter för begränsningar av biltrafiken förbi Drottningholm.”

”Det som bedöms som mest negativt för detta landskapsrum är en breddning av Ekerövägen till fyra körfält inklusive cirkulationsplatser vilket innebär att Ekerövägens landsvägskaraktär försvinner.”

”Trafikflödet genom världsarvet Drottningholm beräknas bli oförändrat mot nuläget men betydligt mindre än i Nollalternativet, vilket är en positiv konsekvens.”

2.2.1 Vad ansåg RAÄ, SFV och Ekerö kommun

Riksantikvarieämbetet uttryckte att Förbifart Stockholm är oacceptabel med hänsyn till påverkan som uppstår på riksintressena för natur- och kulturmiljön på Lovö. RAÄ efterlyser en analys av hur landskapet som helhet påverkats och då främst under 1800-talet och 1900-talet.

Statens fastighetsverk som förvaltar Drottningholm framhåller att Förbifart Stockholm, med på- och avfarter på Lovö, medför en påtaglig skada på kulturmiljöintresset. De befarar en ökad trafikmängd på befintlig väg 261 genom Drottningholms slottsområde vid ett genomförande av Förbifart Stockholm.

Ekerö kommun förordar Förbifart Stockholm och menar att vägdragningen på Lovö numera är acceptabel då den är tunnelförlagd, under förutsättning bland annat att den betydelsefulla natur- och kulturmiljön på Lovö i största möjliga utsträckning kan bevaras utan påtagliga skador. Kommunen pekar även på behov av utbyggnader/åtgärder i trafikinfrastrukturen på Mälaröarna och vid Brommaplan oberoende av Förbifart Stockholms tillkomst. Kommunen framför i sitt yttrande en rad framkomlighetsförbättrande åtgärder på väg 261.

2.2.2 Vägutredningens fokusfrågor

- Behovet av att begränsa/inte öka trafiken genom Drottningholm
- Ekerö kommuns krav på framkomlighet på väg 261
- Skyddet av riksintressets värden

2.3 Begäran om Tillåtlighet (2007)

I samband med beredningen inför begäran om tillåtlighet kompletterade Trafikverket, utredningsmaterialet från vägutredningen genom att tydligare visa gestaltningen av trafikplats på Lovö samt illustrera trafiksituationen på nuvarande väg 261 genom Drottningholm. Detta material skickades till Länsstyrelsen, Riksantikvarieämbetet, Naturvårdsverket och Ekerö kommun som ett ytterligare underlag för bedömning av inverkan på riksintressena. Förslaget som Trafikverket ansökte om tillåtlighet för redovisade en cirkulationsplats vid Finnbo och en vid Edeby samt att Lambarfjärden passerades på bro som i vägutredningen.

2.4 Fortsatt arbete under begäran om Tillåtlighet

I samband med beredningsremissen fortsatte arbetet med att utröna möjligheterna att minska påverkan på riksintressena på Lovö. Trafikverket kallade till ett seminarium i maj 2007 med representanter från länsstyrelsen, RAÄ, SFV och Ekerö kommun. Detta arbete utmynnande inte i någon samsyn mellan de externa parterna, men ledde till att Trafikverket åter studerade lokaliseringen av cirkulationsplatserna utifrån landskapets förutsättningar. Detta gjorde att alternativet med placering vid Finnbo övergavs eftersom denna placering dels ligger centralt i riksintresset och nära Drottningholm. I vidare studier efter vägutredningen projekterades ett förslag där Lambarfjärden passeras i tunnel istället för på bro. För att få tillräcklig bergtäckning vid vattenpassagen behövde

huvudlinjen förläggas något längre sydvästerut. Utifrån de krav som ställdes på stora radier och "mjuk" linjeföring, blev resultatet att tunnelns huvudlinje flyttades på stora delar av Lovö och därmed längre från världsarvsområdet.

2.4.1 Vad ansåg RAA, SFV och Ekerö kommun

Riksantikvarieämbetet bedömde, liksom tidigare, att Förbifarten, i det utförande som presenteras i vägutredningen, påtagligt skadar riksintresset/världsarvet på Lovö. Materialet i vägutredningen hade inte kompletterats eller förändrats i sådan utsträckning att det föranledde någon ändring av ämbetets tidigare ställningstagande. Ämbetet ansåg att de förändrade trafikflöden, som blir följden av ett genomförande av Förbifarten som det presenteras i vägutredningen, utgör ett hot mot förutsättningarna att bevara världsarvets värden. En för kulturmiljöfrågan tillfredställande utredning av den öst- västliga trafiken på väg 261 förbi Drottningholm ser ämbetet som en absolut nödvändig åtgärd att utföra i nära samband med projektet Förbifarten. Ämbetet efterlyste en plan som inte innebar några vägtransporter förbi Drottningholm under byggtiden.

I Riksantikvarieämbetets yttrande inför tillåtlighetsprovningen, daterat 2007-05-28 uttrycker man ett förhållningssätt till förändringar på Lovö: "En långsiktigt hållbar förvaltning av Lovön handlar om att fortsatt bruka och utveckla området så att detta unika landskap finns kvar för kommande generationer. Förändringar bör diskuteras utifrån hur de bidrar till att förbättra möjligheterna att bo, verka i och uppleva området."

Statens fastighetsverks (SFV) uppfattning var att nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet, oavsett vilket alternativ som väljs, med nödvändighet även måste lösa trafiken Ekerö – Stockholm på ett sådant sätt att trafiken på väg 261 över Lovö minskar i förhållande till dagens situation. SFV menade att alla åtgärder som ökar trafikbelastningen och utgör ingrepp i kulturmiljön påtagligt kommer att skada riksintresset och världsarvet. SFV anser vidare att kulturmiljön på Lovö, en unik kulturhistorisk helhetsmiljö med rötter i förhistorien ska bevaras som en berikande rekreativmiljö som upplevas av besökare idag likaväl som av kommande generationer.

SFV betonar vikten av att kraftfulla åtgärder vidtas för att för all framtid säkerställa att trafikstörningarna i slottsområdet avsevärt minskar. Om en förbifart i nord-sydlig riktning genomförs måste, enligt SFV:s mening, utformningen bidra till att världsarvet Drottningholm skonas från trafikstörningar, t.ex. så att Förbifarten och dess avfarter utformas så att Ekerövägen helt frigörs från genomfartstrafik.

Ekerö kommun vill ta sin del av ansvaret för tillväxt och utveckling i Stockholmsregionen men det kan inte ske till vilket pris som helst för kommunens medborgare. Kommunen menar att väg 261 kommer att vara den i särklass viktigaste förbindelsen för resor till och från Ekerö kommun även om Förbifarten kommer till stånd. En kapacitetsökning på väg 261 måste därför åstadkommas oavsett om Förbifarten byggs eller inte. Ekerö kommun anser att väg 261 snarast bör breddas och byggas ut med ett extra körfält (från tre till fyra filer med ett kollektivtrafikkörfält i vardera riktningen) på sträckan Brommaplan – Tappström.

Ekerö kommun anser att inga av de villkor som angavs i kommunens remissyttrande 2005-10-04 beaktats. Ekerö kommun anser att Förbifarten endast kan genomföras under förutsättning att Trafikverket tillmötesgår kommunens krav på en utbyggnad av väg 261. Sker inte detta kan Ekerö kommun inte vidhålla sin positiva inställning till tillkomsten av Förbifarten och anser att projektet då inte ska genomföras.

2.4.2 Fokusfrågor under beredningsremissen

- Behovet av att begränsa/inte öka trafiken genom Drottningholm
- Möjligheten att lösa trafiksituationen genom Drottningholm genom att bygga Förbifart Stockholm
- Ekerö kommuns krav på framkomlighet på väg 261
- Konflikten med riksintressets värden på Lovö som helhet

2.5 Kompletteringen av tillåtlighetsansökan (2009)

Regeringskansliet begärde en fördjupad utredning, med beskrivning av miljökonsekvenserna av var och hur anslutning till väg 261 på södra Lovö kan ordnas. Syftet skulle vara att utifrån en helhetssyn på landskapet finna en lösning som så långt möjligt begränsar risken för påtaglig skada på område av riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken och eller på världsarvet Drottningholm. Bland kompletteringsuppgifterna fanns även för Trafikverket att redovisa och kommentera Ekerö kommuns inställning till Förbifart Stockholm.

Fem alternativ redovisades i kompletteringen. Alternativens utformning och dess konsekvenser finns beskrivna i PM Komplettering Tillåtlighet - Fråga 4 PM Trafikplats Lovö – anslutning till väg 261. Dessa alternativ redovisas som alternativ 1 till alternativ 5 i *Tabell 2: Jämförelser av studerade alternativ i arbetsplanen*.

Trafikverkets kompletterande tekniska studier gjorde att vid kompletteringen av tillåtlighetsansökan kunde man förordra att passagen av vattnet norr om Lovö kunde göras i tunnel.

2.5.1 Vad ansåg RAÄ, SFV och Ekerö kommun

Riksantikvarieämbetet anser att alternativ 1-3 medför påtaglig skada på riksintresseområdet men att alternativ 4 och 5 innebär att påtaglig skada möjligen kan undvikas. Det är viktigt att trafikplatsen utformas så att trafiken genom världsarvet och riksintresset inte ökar jämfört med idag.

RAÄ vill en helhetslösning för Mälardalens trafiksituation, som även inkluderar väg 261 så att en samlad bedömning av påverkan på landskapet och riksintresset, det vill säga de kumulativa effekterna av alla tillkommande anordningar samt framtida förändringar av väg 261 kan värderas. RAÄ menar att alternativ 1-3 innebär risk för påtaglig skada på riksintresset Lovö-Lindö. Alternativ 4 och 5 med placering på Lindö innebär en mer perifer lokalisering i riksintresseområdet och i förhållande till världsarvet och med det en öppning för möjligheterna att undvika påtaglig skada. Minskade trafikflöden genom riksintresset och världsarvet Drottningholm är en förutsättning för att motverka urbanisering av landskapet.

Statens fastighetsverk anser att alternativ 5 är det enda alternativ som möjligen kan genomföras utan att påtaglig skada uppstår för kulturmiljön genom att trafikbelastningen förbi Drottningholm och Lovö som helhet kan dämpas. Alternativ 1-4 innebär alltför stora ingrepp i det unika kulturlandskapet och ökar trafikbelastningen på Lovö. SFV anser att ett beslut om Förbifart Stockholm måste inkludera väg 261 med en utformning som leder till minskad trafik genom världsarvet.

Ekerö kommun har en positiv inställning till alternativ 1 men accepterar inte alternativ 2, 4 och 5 med hänsyn till ingreppen på Lindö i omedelbar närhet till griftegården för Malmviks gård och kommunens planer på exploatering. Alternativ 5 ger en ofullständig trafiklösning. Kommunen sätter upp en rad förbehåll för att fortsatt vara positiva till Förbifart Stockholm. Bland dessa finns fjärde körfält på Ekerövägen (länsväg 261) mellan Ekerö kommun och Nockeby, reversibla körfält mellan Ekerö centrum och Nockeby, i avvaktan på ett fjärde körfält. Kommunen hävdar återigen att framkomligheten på väg 261 måste stärkas även med Förbifarten.

2.5.2 Ställningstagande i fokusfrågor under kompletteringens remiss.

Både RAÄ och SFV talar om risken för skada på riksintresset om trafikplatsen lokaliseras på Lovö, men avfärdar inte helt risken för skada på riksintresset även med en lokalisering på Lindö. Båda verken uttrycker åter att det stora hotet är trafikbelastningen och att en minskning av trafiken förbi Drottningholm måste uppnås. Ekerö kommun är tydliga med att de kan acceptera en placering på Lovö men inte på Lindö. Detta uttrycks som ett förbehåll för att Förbifarten ska kunna godtas av kommunen över huvud taget.

2.6 Tillåtlighetsbeslutet 2009-09-03

Trafikverket fick tillåtlighet för att genomföra Förbifart inom definierad vägkorridor. Tillåtligheten var förenad med vissa villkor. Av dessa är det villkor 1 som särskilt berör delarna på Lovö. Samtliga fem alternativ som utarbetades (nr 1-5) i samband med komplettering avseende regeringens tillåtlighetsprovning ryms inom den vägkorridor som regeringen gav tillåtlighet för.

2.7 Utredda alternativ vid framtagande av arbetsplanen

Under arbetsplanens framtagande genererades nya alternativ (nr 6-10) samt optimering av alternativ 1 och 8, se tabell 2. Alternativ 1 gjordes om och en anpassning av Ekerövägens sträckning och profil intill anslutningen gjordes för att ge en lantligare känsla. Cirkulationsplatsen vid Tillflykten justerades i läge för att minimera störningar av de intillboende och förbättra anpassningen till miljön. Alternativen utarbetades i samråd enligt beskrivning i kapitel 3.

2.7.1 Alternativa principlösningar för trafikplatsen och motiv för bortval

I vägutredningen bedömdes att en uppdelning av trafikplatsen i två anslutningar till väg 261 var den enda framkomliga vägen för att minimera intrång i landskapet med bibehållen full funktion i trafikplatsen. I en fördjupad utredning från 2007 valdes att vända trafikföringen i ramperna jämfört med förslaget i vägutredningen, dvs. i den västra rampen leds trafiken norrut och norrifrån till/från Förbifart Stockholm och i den östra rampen söderut och söderifrån. Därmed behöver de stora trafikströmmarna aldrig korsa varandra, de två cirkulationsplatserna kan hållas nere i skala, se figur 2, och väg 261 belastas med mindre trafik mellan cirkulationsplatserna.



Figur 2 Bilden redovisar storleksförhållande mellan cirkulationsplatserna på Lovö och andra cirkulationsplatser i Stockholm.

Under arbetet väcktes åter frågan om det inte går att hitta en lösning som samlar trafikplatsen till en cirkulationsplats. Kapacitetsstudier visar att några strömmar blir så dominerande att de låser andra strömmar i cirkulationen och därmed omöjliggörs en sådan lösning. De två stora trafikströmmarna kommer i konflikt med varandra i cirkulationen. Därför uppstår lösningar som gör att det blir köer både på Ekerövägen och på rampen från Förbifarten norrifrån. Storleken på cirkulationen har inte så stor betydelse för kapaciteten. Att cirkulationsplatser med mycket trafik är stora, till exempel Brommaplan beror snarare på att de har fler anslutningar, vilket gör att de måste vara större för att flera anslutningar ska få plats. Ett annat motiv för stora cirkulationsplatser är att öka framkomligheten, dvs. det ska inte bromsa ner trafiken för mycket.

Därför prövades möjligheten att lyfta bort trafikströmmen mellan Tappström och Förbifart Stockholm och låta den passera planskilt under Ekerövägen. Detta för att skapa tillräckligt med plats i cirkulationen för att ta hand om övriga trafikströmmar. Den separerade trafikströmmen avlänkas då med en s.k. gaffel mot Ekerövägen i riktning mot Tappström. Detta alternativ beskrivs som alternativ 2 nedan.

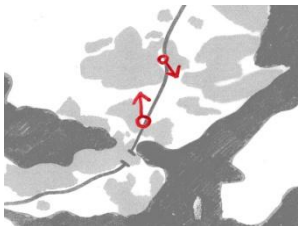
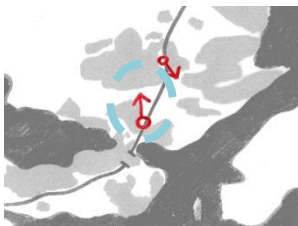
En annan idé väcktes om att komplettera befintlig Lindötunnel och göra en kortare "gaffel" mellan tunneln och cirkulationen vid Tillflykten. Detta beskrivs som alternativ 3 nedan.

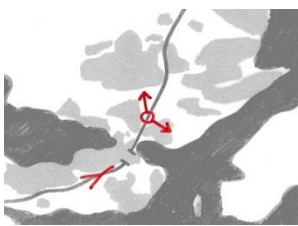
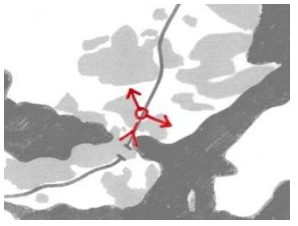
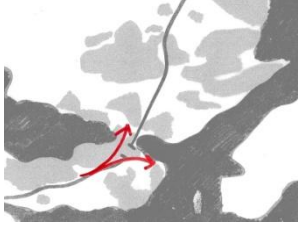
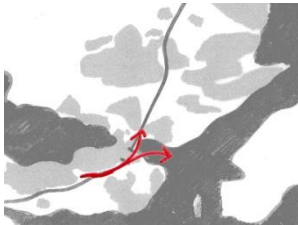
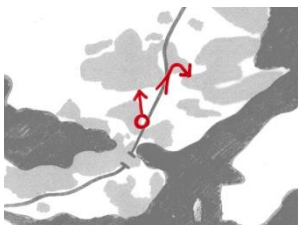
Efter att tankarna väckts om ett tunnelpåslag sydväst om Lindötunneln har frågan ställts om det inte är möjligt att placera både "gaffel" och cirkulation på Lindö, så att inget behöver byggas på Lovö. Även ett sådant alternativ har studerats. Detta beskrivs i alternativ 4 nedan.

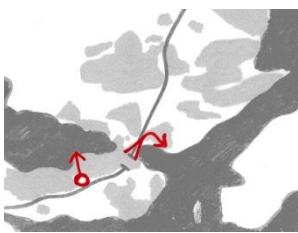
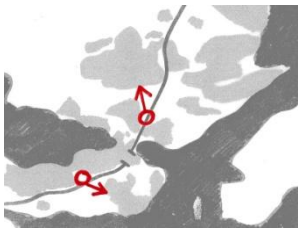
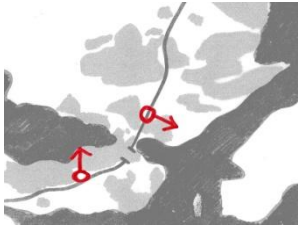
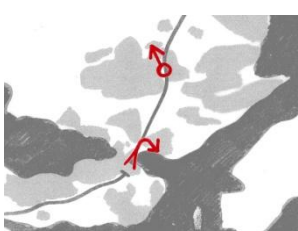
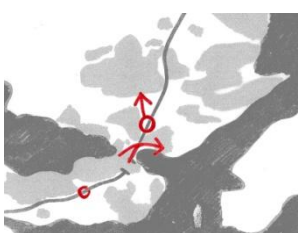
I syfte att minska trafiken förbi Drottningholm har också en lösning med en icke fullständig trafikplats prövats. Den relation som då tas bort är möjligheten att via trafikplatsen ta sig mellan de södra förorterna och Brommaplan. Detta innebär att trafiken till och från Ekerö och Färingsö prioriteras. Detta beskrivs i alternativ 5 nedan.

I tabell 2 nedan sammanfattas alternativen samt kommentar till varför de ej studeras vidare.

Tabell 2: Jämförelser av studerade alternativ i arbetsplanen.

Alternativ	Sammanfattande kommentar	Principutformning	Sorteras bort/Studeras djupare
1 (a)	Trafikverkets förordade alternativ i tillåtlighetsansökan.		Studeras djupare
1b	1b utgör en optimering vid Tillflykten.		Studeras djupare

2	Uppfyller ej säkerhetskrav avseende rökgassmitta. Innefattar gaffellösning och tunga konstruktioner.		Sorteras bort
3	Uppfyller ej säkerhetskrav avseende rökgassmitta. Innefattar gaffellösning och tunga konstruktioner.		Sorteras bort
4 Alternativet förutsätter även en cirkulation på Lindö	Uppfyller ej säkerhetskrav avseende rökgassmitta. Innefattar gaffellösning och tunga konstruktioner.		Sorteras bort
5	Uppfyller ej säkerhetskrav avseende rökgassmitta. Innefattar gaffellösning och tunga konstruktioner. Ofullständig tpl, där trafik till och från Ekerö och Färingsö prioriteras		Sorteras bort
6	Innefattar gaffellösning och tunga konstruktioner		Sorteras bort

7	Innefattar gaffellösning och tunga konstruktioner.		Sorteras bort
8a	Möjligt avseende funktion och landskapsvärden.		Studeras djupare
8b- optimering av 8a gällande ramplängd och trafikriktning Norr/Söder	Möjligt avseende funktion och landskapsvärden.		Studeras djupare
9	Innefattar gaffellösning och tunga konstruktioner.		Sorteras bort
10	Innefattar gaffellösning och tunga konstruktioner.		Sorteras bort

För mer fördjupade konsekvensbeskrivningar se bilaga 2 och för jämförelser mellan alternativ 1 och 8 samt 1 och 1b se bilaga 3 respektive bilaga 4.

Några av alternativen har gemensamma på- och avfartsramper för båda huvudtunnlarna. Samma påfartsramp betjänar båda trafikriktningarna i huvudtunneln och vävningsfält i ramptunnel ger möjlighet att välja riktning. På samma sätt mynnar avfartsramperna i en gemensam ramptunnel och på vävningsfältet i tunneln kan anslutningspunkt på Ekerövägen väljas. Nackdelen med detta är att de två huvudtunnelrören binds ihop utan fysisk avskiljning. För att hindra att brandgaser vid en brand sprider sig till båda huvudrören måste i så fall särskilda åtgärder vidtas bl.a. utformning av

ventilationssystemet, brandteknisk sektionering av aktuella tunnelavsnitt, reverserad ventilation i en ramp för att styra brandgaserna till endast ett huvudtunnelrör vilket har studerats vidare. I Förbifart Stockholm blir säkerheten inte acceptabel med enbart ventilationstekniska lösningar eftersom robustheten i säkerhetskonceptet och dess funktioner inte blir tillräckliga. Räddningstjänsten har tydligt framfört att de endast ser lösningar med separata tunnelrör som möjliga att acceptera. Dessutom skulle en ventilationsteknisk lösning behöva vara i drift dygnet runt, vilket ger stor påverkan på miljön och energiförbrukningen. Lösningar som på detta sätt riskerar tunnelsäkerheten har därför förkastats, vilket inte ifrågasattes av Lovögruppen. Detta gäller alternativen 2,3,4 och 5.

Under arbetets gång inom samrådsgruppen avfördes några av alternativen tidigt då ingen av parterna ansåg att de innehöll sådana fördelar i förhållande till resterande alternativ att de skulle konsekvensbedömas djupare. Avförda alternativ var de som innehöll tunga betongkonstruktioner såsom broar eller tråg för att lösa anslutningen mellan Förbifart Stockholm och väg 261. Dessa konstruktioner var alla parter eniga om (vid möte 2010-03-26) var främmande i landskapet. Förslagen gjorde större negativ påverkan på omgivningen än de vinster man möjligen kunde uppnå och lösningarna ledde också till minskad flexibilitet för framtida förändringar i trafikmönster. Detta gäller alternativen 2,3,4,5,6,7,9,10. Därmed återstod alternativ 1 och 8.

Efter fördjupad konsekvensanalys av alternativ 1, 1b och 8b kunde alternativ 1 sorteras bort med hänsyn till störningar på tredje man och landskapsbild. I slutet av arbetsprocessen kvarstod därmed alternativ 1b och 8b som alternativ i miljöbalkens mening.

2.8 Trafikverkets samlade bedömning i slutskedet av samrådsprocessen

Texten nedan är en utveckling av den text som redovisas i bilaga 3 Appendix 4 i arbetsplanen.

Trafikverket gjorde bedömningen i slutet av 2010 att det inte var möjligt att komma till konsensus i frågan om lokaliseringen av Förbifartens anslutning till väg 261 i arbetsgruppen med utsedda samrådsparter. Inom ramen för samrådsprocessen kunde inte arbetsgruppen enhälligt ställa sig bakom ett alternativ. Orsaken berodde på parternas helt olika intressen i frågan. I redogörelsen av arbetet från förstudie, vägutredning och arbetsplan kan man utläsa den konflikt som står mellan kulturvårdande myndigheter som menar att en lokalisering på Lovö vid Edeby är sämre för kulturmiljön än en lokalisering på Lindö och kommunens tydliga avståndstagande från en etablering av en trafikplats, helt eller delvis, på Lindö. Dessa ståndpunkter har redovisats mer eller mindre tydligt av parterna sedan förstudien. Parterna har under hela processen vidhållit sina argument och på så sätt positionerat sig i två grupper. Trafikverket menar att möjligheterna att hitta en lösning där alla parter var nöjda hade uttömts. Riksantikvarieämbetet och Statens fastighetsverk förordade alternativ 8 då man ansåg att det skulle ge minst negativ påverkan på natur- och kulturvärden, medan Ekerö kommun ansåg att detta alternativ var oacceptabelt bland annat för att det avsevärt skulle komma att försvåra utvecklingen av Ekerö tätort, se vidare kapitel 3.

Trafikverket stod inför faktum att man på något sätt måste lösa frågan om lokalisering av en trafikplats som kopplar Förbifart Stockholm till väg 261 för att komma vidare i processen med framtagande av arbetsplanen för att säkra genomförandet av projektet. Med anledning av detta valde Trafikverket att lyfta frågan till ytterst ansvariga inom respektive parts organisation i syfte att ändå försöka komma till samsyn i frågan om den sammanvägda bästa lösningen för lokalisering av anslutningspunkter.

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 1b. Trafikverkets bedömning grundar sig på att både alternativ 1b och 8b uppfyllde ställda funktionskrav och att de sammantaget var likvärdiga även om det fanns olika för- och nackdelar.

Regeringen skrev under "skäl för regeringens beslut" att vägbyggnadsprojektet väger tyngre än kulturmiljön i de fall kulturmiljön inom området intill väg 261 som kommer att beröras av anslutningarna inom vägkorridoren inte förblir opåverkad.

De argument som framförts som hot mot världsarvet avser förändringar i natur- och kulturvärden utanför världsarvsgränsen men inom området för riksintresset kulturmiljövård, Lindö/Lövö, omnämnt som världsarvets buffertzona. Trafikverkets bedömning är att alternativ 1b påverkar den så kallade buffertzonen men att påverkan på världsarvets värde är liten med de åtgärder som har vidtagits och planeras vidtas, se vidare kapitel 4 och 5. I enlighet med "regeringens skäl för beslut" tillåts vägprojektet att påverka området intill väg 261.



Figur 3a Landskapet på Lovö, vid Edeby och Lindötunneln i nuläget.



Figur 3b Bildmontaget visar den del av väg 261 som berörs av ombyggnad före och efter utbyggnad av Förbifarten enligt alternativ 1b, sett från nordost.

De hot som under samråden definierats av parterna bedömde Trafikverket att man kunde hantera tillfredsställande. Trafikverket drog slutsatsen att det är möjligt att vidta åtgärder för att minska

effekten på kultur- och naturlandskapet i den kommande byggbehandlingsprojekteringen t ex genom att arbeta med gestaltningen av permanenta och temporära anläggningar samt med varsam utformning av etableringar, se vidare kapitel 4. Därtill bedömdes att det är möjligt att med olika åtgärder och styrmedel styra trafiken från Förbifarten på ett sådant sätt att Ekerövägen på sträckan mellan Brommaplan och Edeby inte belastas i onödan och att man på så sätt kan minska påverkan på världsarvet.

Regeringen hade under kompletteringen av tillåtligheten bett om en redogörelse för Ekerö kommuns inställning till Förbifart Stockholm, vilket Trafikverket tolkat som att kommunens inställning ska beaktas vid beslut om lokalisering av trafikanslutningarna. Trafikverket hade genom hela samrådsprocessen en hög ambition att ena alla samrådsparter kring ett anslutningsalternativ. Med anledning av detta valde Trafikverket att förorda alternativ 1b, vilket bedömdes som det alternativ som det var möjligt att komma till samsyn om.

Trafikverket kom därmed att förorda alternativ 1b i de fortsatta diskussionerna som sedermera ledde till att parterna kunde teckna en överenskommelse 2011 i vilken parterna kände att hoten som tidigare lyfts omhändertagits, se vidare avsnitt 3.4 *Överenskommelse mellan parterna*.

Svar fråga 3 i remiss

3 Samråd enligt villkor i tillåtligheten med utpekade parter

3.1 Samrådsprocessen

I regeringens tillåtlighet ställdes bland annat följande krav, villkor 1:

”..... Planeringen ska ske efter samråd med Boverket, Försvarets radioanstalt, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Stockholms län och berörda kommuner.”

Utdrag ur regeringsbeslut för tillåtlighetsprovning enligt 17 kap. miljöbalken av effektivare nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet, daterat 2009-09-03.

I enlighet med kravet sammankallade Trafikverket representanter från Statens fastighetsverk, Riksantikvarieämbetet, Slottsförvaltningen, Länsstyrelsen i Stockholms län, Ekerö kommun, Försvarets radioanstalt, Naturvårdsverket och Boverket för att initiera samrådsprocessen. Redan vid första möte, 2009-10-15, fastslogs att arbetet kunde fortgå i en mindre arbetsgrupp som skulle jobba fritt och avrapportera till den större gruppen.

Naturvårdsverket och Boverket ansåg att de kunde representeras av Länsstyrelsen. Länsstyrelsen fick här en viktig roll att både representera friluftslivs- och naturintressena samtidigt som de har kvar rollen av samordnare av statens intressen. Kollektivtrafikfrågor bevakades av Trafikverket, som hade regelbundna möten med Storstockholms lokaltrafik.

Försvarets radioanstalt framförde att lokaliseringen och detaljutformningen av trafikanslutningarna mellan Förbifart Stockholm och Ekerövägen inte var en fråga av sådan betydelse för just deras verksamhet att de önskade delta i Lovögruppen. Övriga frågor bevakades genom Länsstyrelsens medverkan.

Totalt genomfördes fyra inledande möten i den större gruppen. Därefter fortgick arbetet i en mindre mötesgrupp med två processledare som ledde mötena och arbetsprocessen. Den mindre arbetsgruppen skulle arbeta förutsättningslöst och kreativt i processen men rapportera tillbaka till den ursprungliga gruppen och slutligen presentera sitt arbete och resultatet av det. Totalt genomfördes 11 möten fram till 2010-05-19 i denna arbetsgrupp. Processen resulterade inte i något enat beslut eller resultat som arbetsgruppen som helhet kunde stå bakom. För en översikt över samtliga möten och närvarande representanter se bilaga 5.

Arbetsgruppen, den s.k. Lovögruppen, bestod i detta skede av följande organisationer och representanter:

- RAÄ, Birgitta Sander, antikvarie, samhällsavdelningen
- SFV, Erland Montgomery, slottsarkitekt.
- Länsstyrelsen, Claes Halling, chef för planenheten.
- Ekerö kommun, Leif Kåsthag, kommunledningens stab.
- Trafikverket Förbifart Stockholm: Johan Stålhammar, projekteringsledare, och Ulrika Bernström, MKB-samordnare
Utifrån behov fanns väg och trafikspecialiststöd genom Hans Ek och Anders Markstedt. Väg 261: Kerstin Örtengren, projektledare Investering.
- Processledare: Emily Wade (Landskapslaget) och Eva-Lisa Anderson (Ramböll).

3.2 Fokusfrågor

Kultur- och naturmiljö både avseende världsarvet och riksintresset Lindö-Lovö har utgjort förutsättningar för arbetsprocessen. Utöver frågorna kring hur anslutningarna till väg 261 påverkar platserna fysiskt inklusive alla tillhörande anläggningar såsom luftintag och dagvattendammar etc., så framfördes Förbifartens samspel med väg 261 och hur detta påverkar trafikflöden genom världsarvet Drottningholm som en av de största faktorerna.

Trafikflöden och prognoser för utbyggnadsalternativet och nollalternativet har genomgående diskuterats under processen framförallt ur aspekten att minimera trafik genom världsarvet på väg 261. Olika alternativ ger olika trafikströmmar vilket kan minska trafikflöden mellan Kungens kurva - Bromma och generellt gäller att alternativen som ger längre resväg mellan Kungens kurva och Bromma verkar dämpande på trafiken. Vidare har även restriktioner i form av ekonomiska styrmedel, trängselskatt och vägavgift, diskuterats och hur dessa skulle påverka trafiksiffrorna.

Även **formella förutsättningar** såsom gränsdragning mellan de två projekten Förbifarten och väg 261 och förhållningssätt till befintliga avtal och tolkning av uppdraget genom regeringens ställda villkor har behövt definieras och tolkas under hela processen för att definiera utgångspunkt och målbild. E4 Förbifart Stockholm och väg 261 är två projekt med två separata formella processer i enlighet med Trafikverkets uppdrag och definierad finansieringsplan. De två projekten påverkar varandra och kräver samordning trots att de inte ligger parallellt i tiden. Under samråden har sammankopplade processer redovisats och diskuterats. Ekerö kommun påpekade att kommunen har en vilja att processen med Förbifarten avvaktar och väg 261 påskyndas så att de kan samordnas i tiden för att se en helhetslösning. Ett särskilt önskemål framfördes från SFV, RAÄ och slottsarkitekten om att arbetsgruppen ska gälla för båda projekten och arbetet stödja varandra i frågor rörande Drottningholm. Trafikverket klargjorde inledningsvis att arbete inom projekten Förbifart Stockholm och väg 261 inte formellt kan kopplas samman men att för att få ett helhetsgrepp samverkar och samarbetar man mellan de två projekten. Inom Lovögruppen inkluderade Trafikverket representanter från båda projekten för att få en samsyn.

Vid den tidpunkt då Lovögruppens arbete startar finns de 5 alternativ som presenterades i regeringens tillåtlighet. Under processen har totalt 10 alternativ diskuterats vilket utgår från de 5 ursprungliga och är varianter av dessa antingen med avseende på layout och/eller placering.

3.3 Organisationernas synpunkter under arbetsplaneskedet

Riksantikvarieämbetet:

RAÄ förde fram de viktigaste aspekterna för att undvika hot mot världsarvet och sammanfattat är de viktigaste aspekterna:

- Barriärer och buller
- Fysiskt och visuellt intrång
- Tillkommande väganordningar och följdexploateringar

Alternativ 1 bedömde RAÄ skulle kunna bidra till att världsarvet hotas. RAÄ har under processen med Lovögruppen framfört bedömningen att en cirkulationsplats vid Edeby medför påtaglig skada på riksintresset.

Riksantikvarieämbetet framför sammanfattningsvis i ett ställningstagande daterad 2010-05-10 följande:

”Två alternativ (8a och b) har utarbetats vilka utvärderats mot det alternativ (1) som ingick i Trafikverkets ansökan om tillåtlighet. Utvärderingen visar att:

- Alternativ 1 hotar världsarvet även i en ”trimmad” variant,
- Alternativ 8a och 8b innebär en möjlighet att uppfylla villkoren i regeringens tillåtlighetsbeslut.

Riksantikvarieämbetet anser därför att något av alternativen 8a och 8 b bör väljas som ett första steg i planeringen för anslutningen av Förbifart Stockholm till väg 261.”

Statens fastighetsverk

SFV har framfört att de vill vara med och arbeta för att Förbifart Stockholm byggs men att de inte kan stödja en breddning av väg 261 och menar att Drottningholm redan idag riskerar förlora sin status som världsarv. SFV lyfter fram vikten av åtgärder för att minska trafiken förbi Drottningholm.

Ekerö kommun

Ekerö kommun redogjorde för kommunens utvecklingsplaner. Det finns ett tätortsband som löper Ekerö-Södra Färingsö- Stenhamra där kommunen vill förtäta och övriga delar ska bevaras. Aktuell översiktsplan beskriver alternativ 1 samt väg 261 med 4 körfält. Ekerö kommun menar att breddning av väg 261 till fyra körfält är viktig för kommunen.

Ekerö kommun har genom processen efterfrågat utformningar som inte leder till ökad trafik genom Tappström då detta redan är ett snitt med högt trafikflöde.

Ekerö kommun framförde följande argument mot att lägga en cirkulation/ trafikplats på Lindö:

- En cirkulationsplats på Lindö kan påverka tätortsbandets utveckling.
- Kommunen anser att det blir mer trafik i Lindötunneln.
- Kommunen anser att en förläggning av en cirkulationsplats vid Edeby ger dem fler fördelar eftersom då byggs fyra körfält hela vägen fram dit till skillnad från en lokalisering vid Tillflykten som ger kortare sträcka fyrfältighet i samband med utbyggnaden av Förbifart Stockholm.

Ekerö kommun och Trafikverket har haft skilda uppfattningar om trafikfördelning och trafiksiffrorna med avseende på andelen Ekeröbor som 2030-2035 kommer att välja väg 261 bland annat beroende på bebyggelseutveckling på Ekerö.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen redogjorde för förutsättningarna för reservatsbildning på Lovö. Diskussioner om naturkulturresevat hade påbörjats. Länsstyrelsen framförde att arbetet med reservatet är prioriterat men det får gå i sin takt i förhållande till arbetsplanen.

Naturvårdsverket påpekade i inledningen av samrådsprocessen att man måste ha framtidens friluftsliv i åtanke vid planering.

Trafikverket:

Trafikverket, har tolkat regeringsbeslutet som att Förbifart Stockholm ska gå i tunnel och att breddning av väg 261 mellan cirkulationer samt breddning av Lindötunneln tillhör projektet. Trafikplatsen, oavsett lösning, måste uppfylla SL:s krav på en bra bytespunkt för kollektivtrafik. Alternativ 1 är rekommenderat av Trafikverket då det är en komplett trafikplats och är fördelaktig för kollektivtrafik. Den är ekonomisk och Trafikverket bedömer att den kan genomföras utan stor påverkan på riksintressen och andra värden inklusive världsarvet Drottningholm. Prognoser och beräkningar visar på att en utbyggd Förbifart ger minskade trafikflöden på väg 261 och genom Drottningholm i jämförelse mot ett framtida nollalternativ. En utbyggd Förbifart ger också alternativ och möjligheter till framtida reglering av exempelvis tung trafik.

3.4 Överenskommelse mellan parterna

Trafikverket gjorde bedömningen i slutet av 2010 att det inte var möjligt att komma till konsensus i frågan om lokaliseringen av Förbifartens anslutning till väg 261 i arbetsgruppen med utsedda samrådsparter. Inom ramen för samrådsprocessen kunde inte arbetsgruppen enhälligt ställa sig bakom ett alternativ. Orsaken berodde på parternas helt olika intressen i frågan. I ovanstående redogörelse av arbetet från förstudie, vägutredning och arbetsplan kan man utläsa den konflikt som står mellan kulturvårdande myndigheter som menar att en lokalisering på Lovö vid Edeby är sämre för kulturmiljön än en lokalisering på Lindö och kommunens tydliga avståndstagande från en etablering

av en trafikplats, helt eller delvis, på Lindö. Dessa ståndpunkter har redovisats mer eller mindre tydligt av parterna sedan förstudien. Parterna har under hela processen vidhållit sina argument och på så sätt positionerat sig i två grupper. Trafikverket menar att möjligheterna att hitta en lösning där alla parter var nöjda hade uttömts. Riksantikvarieämbetet och Statens fastighetsverk förordade alternativ 8 då man ansåg att det skulle ge minst negativ påverkan på natur- och kulturvärden, medan Ekerö kommun ansåg att detta alternativ var oacceptabelt bland annat för att det avsevärt skulle komma att försvåra utvecklingen av Ekerö tätort.

Trafikverket stod inför faktum att man på något sätt måste lösa frågan om lokalisering av trafikplats för kopplingen av Förbifart Stockholm till väg 261 för att komma vidare i processen med framtagande av arbetsplanen för att säkra genomförandet av projektet. Med anledning av detta valde Trafikverket att lyfta frågan till ytterst ansvariga inom respektive parts organisation i syfte att ändå försöka komma till samsyn i frågan om den sammanvägda bästa lösningen för lokalisering av anslutningspunkter.

Trafikverket valde att därmed på nytt bjuda in Statens fastighetsverk, Riksantikvarieämbetet samt Ekerö kommun som representerades av kommunstyrelsens ordförande Ekerö kommun, Peter Carpelan, generaldirektör Statens fastighetsverk, Thomas Norell överantikvarie Riksantikvarieämbetet Knut Weibull samt regionchef Stockholm, Trafikverket, Helena Sundberg och projektchef Riggert Anderson, för överläggningar i syfte att söka en samsyn på hur projektet ska kunna drivas vidare. I arbetet med överenskommelsen medverkade också Claes Halling, planchef, Länsstyrelsen i Stockholms län. Länsstyrelsen bedömdes inte vara part i överenskommelsen och var därför inte en av de undertecknande. Trafikverket ville med överenskommelsen söka samsyn med alla berörda parter för att kunna ta fram bästa möjliga lösning på trafikplats Lovö där framkomlighet kan tillgodoses samtidigt som världsarvets värden skyddas.

Genom att vidga frågan till att omfatta ett helhetstänk för både Förbifartens arbeten och arbeten på väg 261 från Tappström till Nockeby kunde parterna den 7 april 2011 underteckna en överenskommelse som omfattade både E4 Förbifart Stockholms anslutning till väg 261, Ekerövägen och den fortsatta utvecklingen av Ekerövägen. En helhetssyn blev en förutsättning för att alla parter skulle känna sig trygga med att de olika intressena skulle beaktas på bästa sätt. Trafikverket menar att de ingående parterna med denna överenskommelse kände sig trygga i att världsarvets värden inte skulle hotas med Förbifartens anslutning enligt att alternativ 1b tillsammans med övrigt arbete med väg 261 och andra åtgärder på Lovö och att Ekerö kommuns långsiktiga behov av infrastuktur kunde tillgodoses.

Överenskommelsen föregicks således av en mycket lång och arbetsintensiv samrådsprocess. Överenskommelsen innebar att parterna utifrån Trafikverkets förordnande om placering av trafikplatsen enligt alternativ 1b formulerade en gemensam målbild kring hur trafikprojektet skulle kunna drivas vidare med största möjliga hänsyn till de angivna värdena för såväl natur- och kulturlandskapet som en god utveckling och tillgänglighet för Ekerös invånare. Målbilden omfattade 5 utpekade mål avseende resultat och effekter, samt ytterligare 5 målbilder avseende en fortsatta samverkansprocess. Vikten av att se till helheten och sammanhangen lyftes fram, liksom behovet av ett tätt samarbete mellan parterna för att säkra intentionerna i överenskommelsen och därmed uppnå bästa möjliga sammantagna resultat. Det uttalades även särskilt att genomförandet av de två vägprojekten ska bedrivas i en tydlig och synkroniserad process, samt att värden som begränsats av Ekerövägen skall söka återskapas i landskapsmiljön. Parterna hade också gemensamt bedömt att trafiken genom Drottningholm på väg 261 utgör det största hotet. Förbifart Stockholm bidrar till att minska trafiken förbi Drottningholm.

De utpekade gemensamma målen i överenskommelsen är:

- Trafikprojekten (Ekerövägen och Förbifart Stockholm) 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.
- Trafikprojekten ska bidra till påtagliga förbättringar inom världsarvet och buffertzonen när det gäller rumsliga samband och buller.
- Trafikprojekten ska förbättra tillgängligheten för dem som bor och verkar i, samt besöker, Ekerö kommun.
- Trafikprojekten ska leda till ökad andel kollektivtrafik.
- Trafikprojekten ska när Förbifart Stockholm öppnas innebära en förbättring av trafiksituationen genom världsarvet.

Bedömningen av påverkan på världsarvet måste göras utifrån ett helhetsperspektiv på samma sätt som i en miljökonsekvensbeskrivning. Om förändringen kan göras utifrån en helhetssyn för både väg 261 och Förbifartens anslutning skapas förutsättningar för att stärka världsarvets värden t ex genom enhetligt gestaltningsprogram och hastighetsanpassningar. Tillgängligheten kan säkras med de två nya anslutningarna till fastlandet som Förbifarten erbjuder och utbyggnaden med ett kollektivtrafikkörfält i högtrafik på sträckan mellan Tappström och Nockeby samt satsningar på nya busslinjer med anslutning till Förbifarten. Vid trafiköppnandet avlastas därtill väg 261 från trafik genom Drottningholm vilket minskar hotet mot världsarvet.

Parterna är överens om att projektet är genomförbart med anslutningsalternativet 1b utan att världsarvets värde hotas, om genomförandet görs med försiktighet och stor aktsamhet med miljö- och kulturvärden i området i enlighet med målbilden i överenskommelsen. I enlighet med överenskommelsen kommer de fyra myndigheterna att samarbeta för att uppnå överenskommelsens intentioner, se vidare avsnitt 5.1.

I överenskommelsen definieras att en gemensam skrivelse ska upprättas till UNESCO. Denna skrivelse daterad 2011-05-20 formulerades av Riksantikvarieämbetet i samråd med Trafikverket, Ekerö kommun och Statens fastighetsverk. I skrivelsen beskrivs att överenskommelsens fokus är att minska påverkan av de två trafikanslutningarna och begränsa störningar från Ekerövägen där den passerar genom världsarvet, se bilaga 8.

Svar fråga 2, 4 och 5

4 Åtgärder för att begränsa negativa konsekvenser

Fråga 2, 4 och 5, efterfrågar hur världsarvet, riksintresset samt områdets skyddsvärden avseende naturmiljö, kulturmiljö och landskapets övriga värden har beaktats i planering och genomförda och planerade åtgärder. Inledningsvis i stycke 4.1–4.3 beskrivs det aktuella skyddsobjektet respektive intresses värden för att avgränsa och definiera åtgärdernas påverkan.

E4 Förbifart Stockholm samt dess anslutning till väg 261 anläggs i en exceptionell miljö som förenar många skyddsobjekt samt intressen inom ett och samma område är det ur vissa aspekter svårt att dra en skiljelinje mellan dem. Därmed har Trafikverket valt att redovisa samtliga åtgärder i en gemensam tabell 3: *Åtgärder för att begränsa påverkan på natur- kulturmiljö- och landskapets övriga värden, världsarvet samt riksintresset nedan*. I tabellen redovisas Trafikverkets bedömning avseende vilket eller vilka intressen skyddsobjekt åtgärden påverkar. Framtida åtgärder redovisas i tabell 5: *Kommande åtgärder för att minimera skada på kulturlandskap/riksintresse/världsarv*.

4.1 Naturmiljö- och kulturmiljö samt landskapets övriga värden

För Lovö och omgivningen kring Förbifart Stockholms anslutning till väg 261 har landskapets värden beskrivits i miljökonsekvensbeskrivning, MKB, till arbetsplan. Naturmiljön, kulturmiljön samt landskapets övriga värden med avseende på rekreation beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen, kap 17.2 och boendemiljöer beskrivs i kap. 17.4. Dessa värden beskrivs därför inte vidare här.

4.2 Följande riksintressen finns vid anslutningen av Förbifart Stockholms anslutning till väg 261

Riksintressen enligt 3 kap miljöbalken

- **Riksintresse för kulturmiljövården Lovö- Lindö (AB30) omfattar större delarna av Lindö och av Lovö.**
- Riksintresse för yrkesfiske avser Mälaren (berörs inte av anslutningen mellan Förbifart Stockholm och väg 261)
- Riksintresse för sjöfarten avser farled i södra Mälaren (berörs inte av anslutningen mellan Förbifart Stockholm och väg 261)
- Riksintresse för totalförsvaret Försvarets radioanstalt
- Riksintressen enligt 4 kap miljöbalken
- **Mälaren med öar och strandområde är utpekad i 4 kap med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i området i sin helhet. Inom området ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets intressen särskilt bevakas.**
- Natura 2000-området Edeby ekhage (behandlas inom ramen för ansökan till mark och miljödomstol)

Av dessa menar Trafikverket att det är de fetmarkerade punkterna som är av intresse att beskriva närmare vad avser förslag till åtgärder i samband med Förbifartens anslutning till väg 261. Natura 2000 Edeby Ekhage omfattas inte av den ställda frågan.

Lovö-Lindö är klassat som riksintresse på grund av den kunglig slottsmiljö som huvudsakligen speglar 1600- och 1700-talen och de av kungligt markinnehav och närheten till slottet präglade Lovö och Lindö och odlingslandskap med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet sedan bronsåldern. Uttryck för riksintresset är Drottningholm slott, parken med barockanläggning och engelsk park och en lång rad byggnader för olika ändamål. Även färjeläge och gästgiveri med anor sedan 1600-talet samt andra uttryck för rekreativ miljö liksom Lovöns storskaliga jordbrukslandskap och Lovö kyrka ingår. Landskapet innehåller också rester av en komplex

bronsåldersmiljö och många gårdsgravfält från järnåldern. Wallenbergfamiljens Malmviks herrgård på Lindö samt familjens begravningsplats ingår också i riksintresset.

Mälaren med öar och strandområden i sin helhet av riksintresse dels med hänsyn till dess natur- och kulturvärden och dels med hänsyn till värden för turism och det rörliga friluftslivet. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stand endast om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur och kulturvärden.

4.3 Världsarvets värden

Drottningholm slott är upptaget på UNESCO:s världsarvslista. Ett världsarv är ett kulturminne eller naturminne som är så värdefullt att det är en angelägenhet för hela mänskligheten. Förbifart Stockholms anslutning till väg 261 ligger utanför världsarvsområdet men innanför riksintresset, som används som buffertzon för världsarvet. Buffertzoner ingår inte i världsarvet, men används som redskap för att särskilt skydda och bevara de värdefulla natur- och kulturmiljöer som tagits upp på världsarvslistan.

För varje världsarv ska, enligt UNESCO:s riktlinjer "the UNESCO Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention" (2008), anges definierade unika värden, så kallade Outstanding Universal Value (OUV). Med OUV menas kultur- eller naturvärden så exceptionella att de överskrider nationsgränser och är av allmänt intresse för hela mänskligheten, även för kommande generationer. Ett permanent skydd av detta arv är därigenom av yttersta vikt för hela världssamfundet.

Riksantikvarieämbetet har definierat följande OUV, outstanding universal value, för världsarvet vilket inlämnats till UNESCO januari 2012, se figur nedan.

The Royal Domain of Drottningholm, situated on the island of Lovön close to Stockholm, is an exceptionally well-preserved ensemble with gardens and buildings with original interior furnishings. The palace is representative of 17th and 18th century West and North European architecture, and the palace grounds were also created during that period. The Royal Domain of Drottningholm includes Drottningholm Palace, the Palace Theatre, the Chinese Pavilion, Canton Village, the gardens and part of Malmen. Drottningholm has been used for pleasure and summer recreation from the Baroque era until today. As the current home of the Swedish Royal Family, Drottningholm upholds a cultural continuity with the original purpose of the site.

Drottningholm Palace was created with strong references to 17th century Italian and French architecture. The interiors reflect Sweden's ambitions as one of the most powerful nations of 17th century Europe, both from a cultural and political viewpoint. Leading Swedish architects worked together with the best craftsmen in Europe to create a unique ensemble of buildings with rich and lavish interiors.

The Palace Theatre is the only surviving 18th century theatre where the original machinery is still regularly used and the original stage sets are preserved. Opera productions performed at the theatre are often historically staged and accompanied by music played with historical instruments by Drottningholm Theatre Orchestra.

The Chinese Pavilion with its incomparable combination of architecture, interior decoration and collections is preserved and a symbol of 18th century contacts between Europe and Asia. Together with Canton Village, which includes former buildings for manufacture and living quarters for members of the royal court, this ensemble of buildings gives a comprehensive picture of court life during this era, with touches of influence from distant places.

The gardens were created during different periods and show both continuity and changes in fashion over time. The French formal garden, the rococo garden and the ideal landscape garden are preserved side by side. The French formal garden holds the world's largest collection of sculptures by Adriaen de Vries.

Malmen is an adjoining 18th century residential area for courtiers and officials of the royal court as well as a site for various palace offices. Malmen was granted a town charter in the late 18th century. The buildings in this area still partly retain their original function, and their facades are important features of this historical setting.

Figur 4 Världsarvets värde, OUV 2012.

Världsarvets OUV avser slottet med tillhörande byggnader och parkanläggningar, samt bebyggelsen i Kanton och Malmen. Förbifartens anslutning på Lovö ligger ca 1 km från världsarvsområdet och ca 2 km från själva slottet. Väg 261, löper dock igenom världsarvet, inte långt från slottet.

Projekten Förbifart Stockholm, såsom det beskrivs i arbetsplanen, och Ekerövägen, såsom det beskrivs i vägutredningen, påverkar världsarvet i första hand genom förändrade trafikflöden (positivt vid minskade flöden, negativt vid ökad trafik), samt genom påverkan på det omgivande landskapet, som är ovanligt välbevarat och sammanhängande.

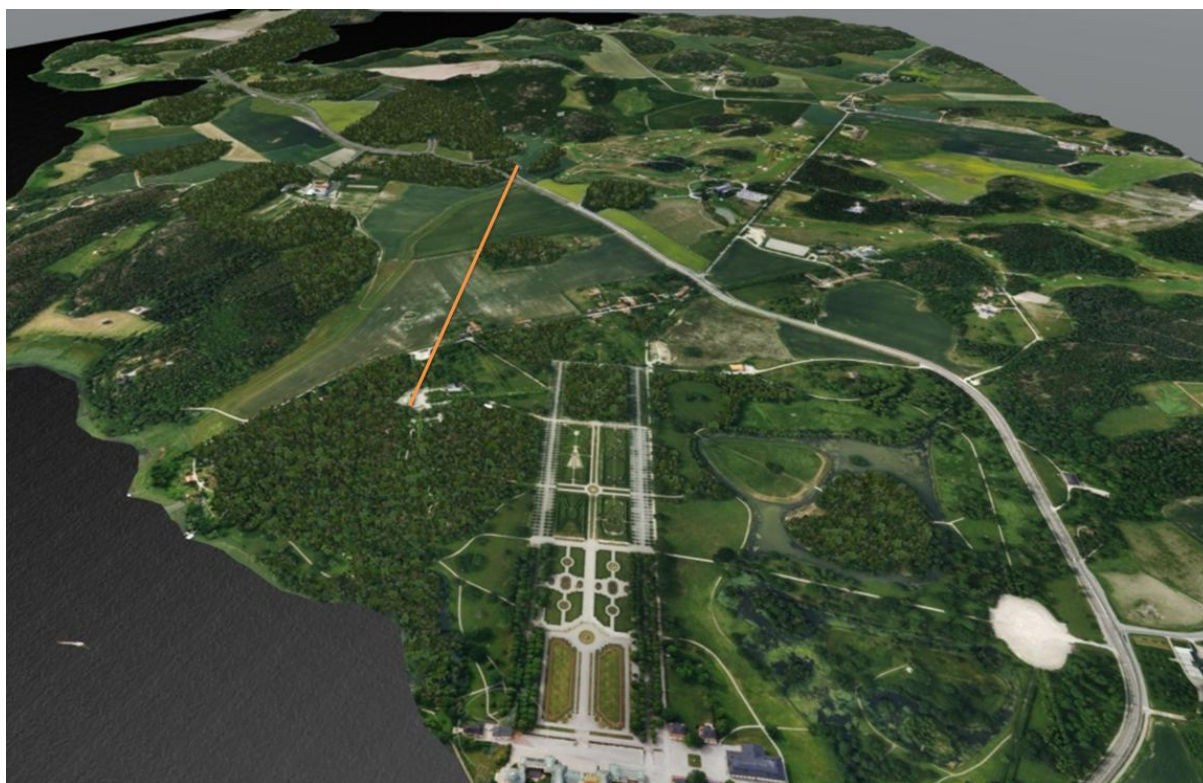
Riksantikvarieämbetet har i den fördjupade samrådsprocessen fört fram följande faktorer som avgörande för att undvika hot mot världsarvet Drottningholm:

- minska trafikflödet genom världsarvet (*barriärer och buller*),
- minimera det direkt *fysiska och visuella intrånget* av väganläggningen,
- förskjuta *tillkommande väganordningar och följexploateringar* till riksintresseområdets periferi.

För byggskedet identifierade Riksantikvarieämbetet vidare vikten av att:

- lokalisera arbetstunnlar så att det fysiska och visuella intrånget minimeras
- minimera påverkan på det småskaliga vägnätet
- undvika tung byggtrafik och masstransporter genom världsarvet
- minimera påverkan av de tillfälliga hamnarna och anordningarna för transport av massor

Konsekvenserna för världsarvets värden har studerats i en kulturarvskonsekvensbedömning, en s.k. HIA, World Heritage Impact Assessment, i vilken bekräftas att det främst är trafikflöden och landskapsförändringar som riskerar att utgöra ett hot mot världsarvet, och som det därför är extra viktigt att bevaka och hantera. En ny bedömning, en HIA fas II, kommer att tas fram som ett nästa steg i arbetet med att skydda världsarvets värden, se vidare i kap 5.



Figur 5 Bilden illustrerar det siktstråk som finns från Kina slott invid Kantongatan mot Förbifartens närmaste etableringsområde vid södra Lovö.

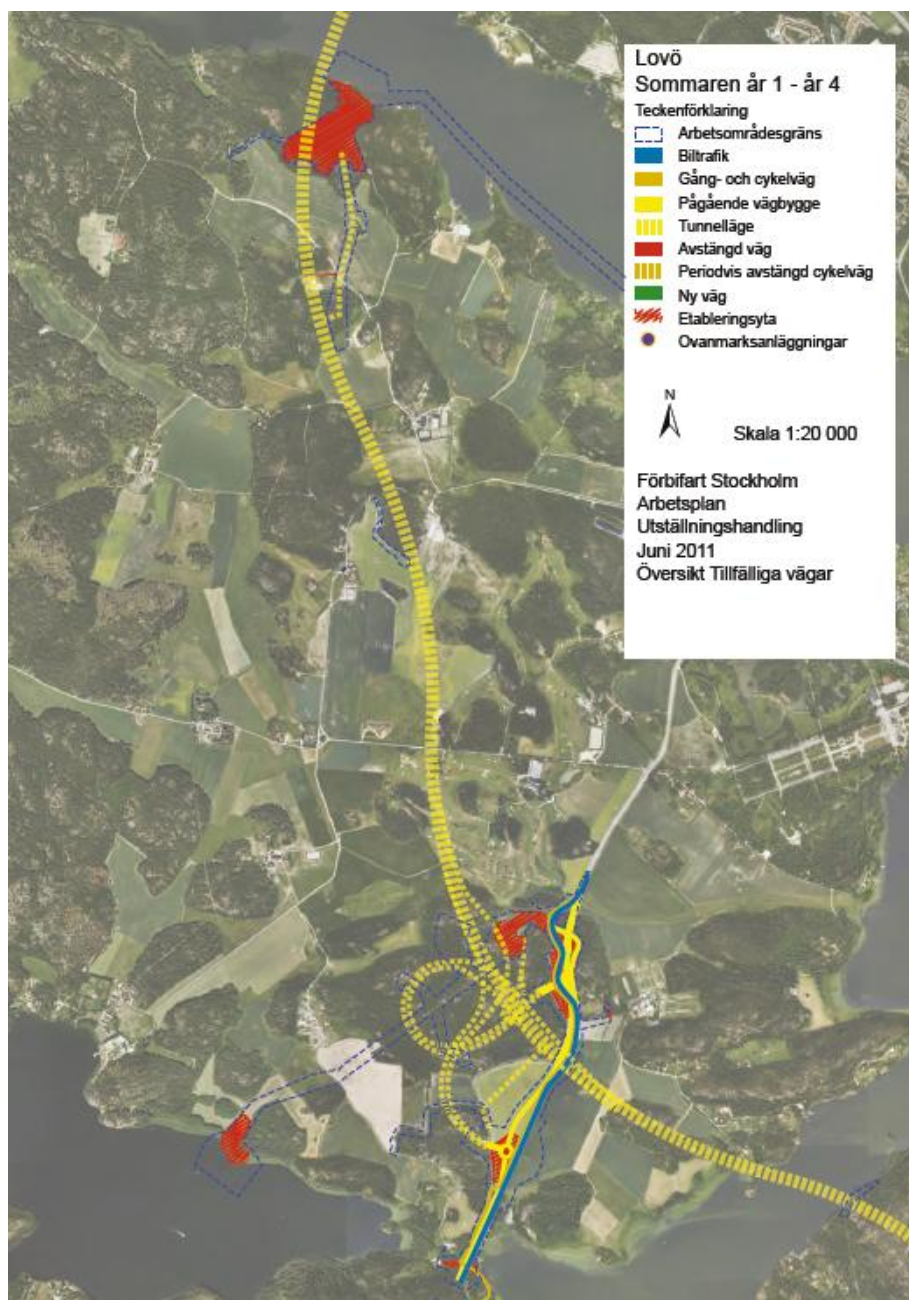
4.4 Vidtagna och planerade åtgärder i arbetsplanen

Lokaliseringen av anslutningarna till väg 261 har valts så att de är dolda från världsarvet och inpassats i miljön i övrigt för att så små negativa konsekvenser som möjligt ska uppstå. Det faktum att anslutningarna inte görs med en traditionell planskild trafikplats skonar landskapet. Storleken på anslutningarnas cirkulationer har hållits nere. Jämförelse har gjorts med andra cirkulationsplatser i Stockholmsområdet, se illustration i avsnitt 2.7.1.

Cirkulationen vid Edeby och arbetstunnelns samt etableringsområdet ligger i de små landskapsrummen (röda i figur 6) skilda från utblickar från Drottningholmsparken, se figur ovan. Cirkulationen vid Tillflykten ligger i det större landskapsrummets södra kan (till vänster i figur 5) för att inte störa kringboende.



Figur 6 Bilden visar de olika landskapsrum som anslutningarna till väg 261 anpassats till. De röda är små landskapsrum och de gula är större landskapsrum.



Figur 7 Bilden redovisar etableringsytor i rött och Förbifartens väglinje på Lovö i gult samt cykelvägens dragning längs väg 261.

För att minska behovet av att trafikera väg 261 under byggtiden planeras för tillfälliga hamnar på norra respektive södra Lovö. Hamnarna förbinds med arbetstunnlarna utan att väg 261 belastas.” Lokalisering av arbetstunnlar och tillfälliga hamnar har anpassats till:

- Påverkan på kulturmiljö
- Påverkan på naturmiljö
- Påverkan på marinarkeologi
- Påverkan på världsarvet
- Läge nära vatten och kort arbetstunnel
- Vattendjup och manöverutrymme

- Uppdelning i lämpligt antal entreprenader
- Tillgång till lämpliga ytor av lämplig storlek
- Avstånd till bebyggelse och störningar för tredje man

I tabellen nedan redovisas de åtgärder som har inarbetats i arbetsplanen för att ta hänsyn till kulturmiljö, riksintressen och världsarv, utifrån ovan beskrivna värden.

Tabell 3: Åtgärder för att begränsa påverkan på natur- kulturmiljö- och landskapets övriga värden, världsarvet samt riksintresset. x definierar vilka värden som Trafikverket bedömer att åtgärden påverkar.

Område	Åtgärder	Påverkar Natur- kulturmiljö- och landskape ts övriga värden (Fråga 2)	Påverkar Världsarv et (Fråga 4)	Påverkar Riks- intresse (Fråga 5)
Trafikflöden	Anslutning av Förbifart Stockholm till väg 261 medför att trafiken på väg 261 från cirkulationsplats Edeby och genom Drottningholm minskar i förhållande till nollalternativet.	X	X	X
Följd-exploateringar	Trafikverket medverkar till finansieringen av projektledningen av och i arbetet med bildandet av ett naturreservat på Lovö. Detta kommer att skydda området kring trafikplatsen samt övriga delar på Lovö som omfattas av reservatet mot framtida följdexploateringar.	X	X	X
Huvud- och ramptunnlar	Huvudtunnelns sträckning har flyttats söderut i förhållande till vad som redovisades i vägutredningen för att möjliggöra bergtäckning vid en tunnelförlagd passage av Lambarfjärden istället för bro. Detta minimerar påverkan på landskap och buller etc. på norra Lovö och bevarar den tysta miljö och de naturvärden som finns där. Geohydrologiskt så lokaliseras huvudtunnelns påverkansområde vid grundvattenbortledning utanför Drottningholms område så ingen risk föreligger för påverkan såsom sättningar eller dylikt.	X	X	
	Ramptunnlarna är förlagda väster om väg 261 för att få bergtäckning. Tidigare redovisade sträckningar öster om vägen visade sig sakna bergtäckning och skulle således bli betongtunnlar byggda uppifrån om sträckningen vidhölls. Genom denna sträckning undviks behov av att bygga betongtunneldelar i det öppna landskapet vilket hade inneburit stora schakt.	X		X

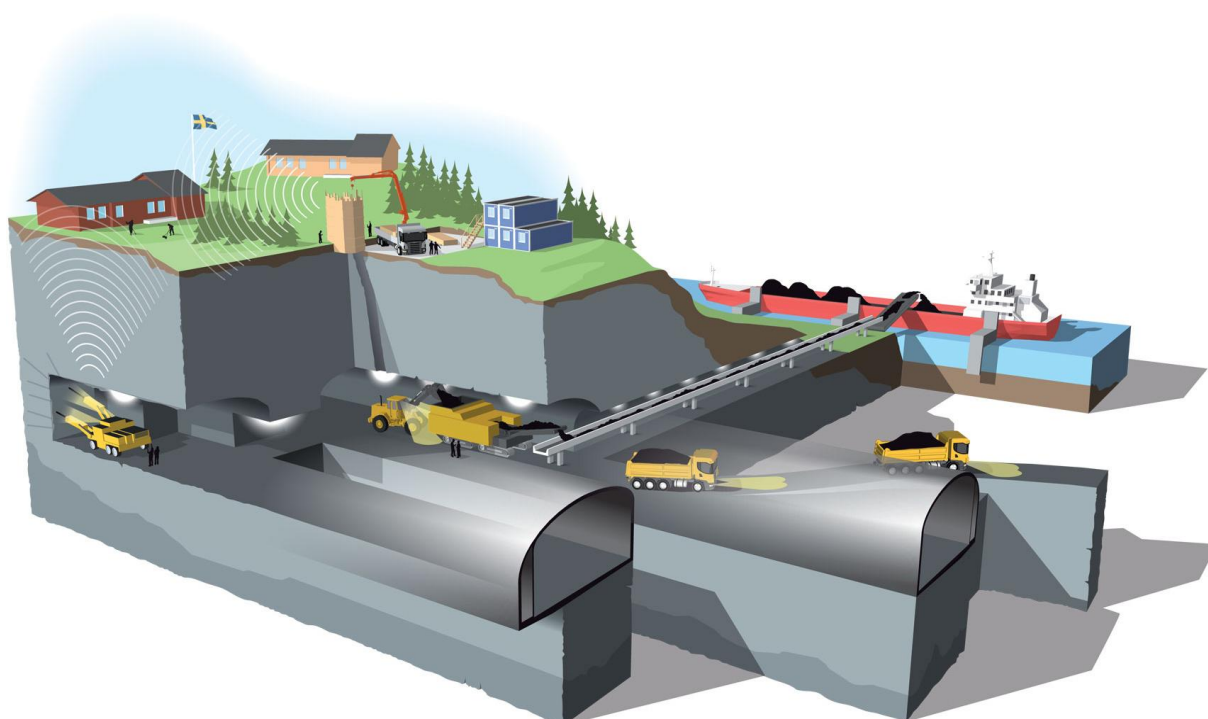
Tunnelpåslag Tillflykten	Läget har flyttats så att den tekniska lösningen kräver mindre slänter samt lokaliseringen blir mindre dominerande i landskapsrummet. Detta läge ger bättre skydd för de närboende genom att skona ett skogsparti som ger skydd för de boende med minskade buller- och visuella störningar. Läget syns inte från Drottningholm.	X	X	X
	De lokala anslutningarna förbättrades med det flyttade läget och flytten tillmötesgick de boendes önskemål.	X		
Tunnelpåslag Edeby	Läget vid Edeby gård är placerat i ett litet landskapsrum, särskilt valt för att det inte ska vara synligt från Drottningholm.	X	X	X
	Tunnelpåslaget har lagts där förskärningen blir kort.	X		X
	Placeringen är gjord så att brynet mot åkern bevaras i stor utsträckning.	X		X
	Sidoområdena kring trafikplatsen är lagda som vägområde för att Trafikverket ska kunna se till att det även i fortsättningen hålls öppet och för att det inte ska växa igen.	X		X
Ekerövägens linje- sträckning	Vägsträckningen mellan cirkulationsplatserna har modifierats för att skapa en bättre harmoni med vägens övriga sträckningar på Lovö.	X		X
	Genom att flytta cirkulationen från läget på nuvarande väg 261 till en bit mot norr behöver inte tillfälliga vägomläggningar göras på omgivande mark.	X		X
Cirkulations- platserna	Cirkulationsplatsernas storlek har hållits så små som möjligt för att inte påverka omgivningen i onödan.	X	X	X
Passager av Ekerövägen	Bron över väg 261 är dimensionerad för att kunna utföras som en lätt träkonstruktion för att inte upplevas som främmande från omgivningen inkl. Drottningholm med Kanton. För att detta ska vara möjligt har avståndet mellan brons undersida och vägprofilen (fria höjden) gjorts större. Det beror på att risken att någon kör in t.ex. om de glömt ta ner skopan på traktorn eller dylikt i bron måste elimineras.	X	X	X
	Cykelvägens komfort är en väsentlig del i möjligheten att föra över privatbilism till cykel och på det sättet avlasta väg 261 och Drottningholm från viss trafik. Cykelvägen har givits en hög standard med bland annat låga lutningar för att cykling ska vara ett bra alternativ till bil.	X	X	X

	Antalet trafiksäkra passager av Ekerövägen har kompletterats med en gång- och cykelport.	X		
	Edebyvägens anslutning har gjorts så att ombyggnaden av vägen minimeras och att alla träd som växer längs vägen utom ett kan bevaras. Möjligheten att kompensera detta kommer att utredas i samråd med Statens fastighetsverk.	X		X
Anslutande vägar	Anslutningen till Tillflykten har studerats för att denna ska vara så smidig och trafiksäker som möjligt för de boende.	X		
Väg-anordningar	Luftutbytesstationen vid trafikplats Lovö har placerats där berg går i dagen eller ligger väldigt ytligt för att minimera skadorna på omgivande mark vid byggandet. Placeringen har också styrts av var det finns skogsriddåer som skymmer dem och bryn kan bevaras. Vid placeringen har också låga lägen valts för att tornen inte ska vara synliga från omgivningen. Lämningar från tidigare torp inkl. växlighet har undvikits genom att platserna identifierats tillsammans med antikvarisk expertis. De illustrationer som finns i gestaltungsprogrammet visar hur höjden på tornen ska underskrida omgivande skogstophöjd. Angöringsvägar till luftutbytesstationerna har placerats så att de kan anslutas till omgivningen så bra som möjligt. Luftutbytesstationens delar kommer att utformas med hänsyn till landskapsbilden och så att de ska framträda så lite som möjligt.	X	X	X
	Luftutbytesstationen kommer att bullerdämpas så att Naturvårdsverkets riktvärde för externt industribuller klaras för att minska påverkan på omgivande mark som nyttjas för friluftsliv och rekreation.	X		X
	Samtliga väganordningar samt ljusbild har studerats utifrån Drottningholms siktlinje i virtuell dator modell för att identifiera om de kan upptäckas från världsarvet. Anpassningar har gjorts.		X	
	Studier har gjorts för att avgöra om det är möjligt att hålla belysningspunkterna så lågt att de inte accentuerar trafikplatserna sett från det omgivande landskapet, vare sig armaturen eller ljuset. Belysningen kommer att utformas så att minsta möjliga	X	X	X

	förändring av landskapet sker både funktionellt och visuellt. Detta gäller även skyltar och portaler.			
	Trafikverket kommer att arbeta för att Statens fastighetsverk avstår från konventionellt skogsbruk på de platser som i landskapet döljer luftutbytesstation och väganläggning	X	X	X
	Av hänsyn till landskapsbilden har bullerskärmar längs vägen inte valts. Bullerskydd utförs istället lokalt. Se nedan under bullerskydd		X	X
	De små ovanjordsanläggningarna och teknikskåp mm är placerade för att kunna underordnas omgivningen.	X		X
	Servicevägarna har placerats för att kunna anpassas till den omgivande terrängen och kommer att kunna användas av det rörliga friluftslivet	X		X
	Dagvattendammar för omhändertagande av ytvägnätets dagvatten anordnas vid Lindötunneln, cirkulationsplats Tillflykten och cirkulationsplats Edeby. Dammarna förses med haveriskydd.			X
	Dagvattendammarna är dimensionerade för att vägdagvatten från ytvägdelen ska renas så att recipienten inte påtagligt försämras eller miljökvalitetsnormer överträds.			X
	Växtval vid vägen och skötsel av sidoområdena kommer att anpassas till odlingslandskapet och den angränsande skogens vegetation.	X		X
	Dagvattendamm längs vägen har givits en form mer likt ett utsträckt dike för att bättre anpassas till omgivningen. Anläggningen kommer att utformas så att minsta möjliga förändring av landskapet sker både funktionellt och visuellt.	X		X
Byggskedet	Läget för arbetstunneln på södra Lovö har flyttats för att minska störningarna för de boende och brukare. Även etableringsområdena har förlagts så att störningarna ska vara minsta möjliga.	X		X
	Läget för etableringen på norra Lovö ligger utanför området för riksintresset för kulturmiljövård.	X		X
	Kontrollprogram för byggskedet kommer att upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten och inkludera buller, för att minimera störningarna för boende och de som nyttjar frilufts- och rekreationsområdena intill. Kontrollprogrammet kommer att bland	X		X

	annat omfatta buller, vibrationer och stomljud. I ansökan till mark- och miljödomstolen har förslag till villkor ingivits.			
	Trafikverket kommer att arbeta för att Statens fastighetsverk avstår från konventionellt skogsbruk på de platser som i landskapet döljer de tillfälliga hamnarna	X		X
	Trafikverket kommer ta fram en återställningsplan för Lovö. Planen kommer att innefatta arbetsområden som tas i anspråk tillfälligt under byggtiden. Planen kommer att innehålla en strategi, handlings- och kontrollplan för hur området ska återställas med hänsyn till områdets unika natur- och kulturvärden. Planen kommer att upprättas i samråd med Länsstyrelsen, som också blir tillsynsmyndighet för att planen efterlevs.	X	X	X
	Etableringsområdets avgränsning på södra Lovö har gjort med hänsyn till att skyddande trädridåer ska finnas runt platsen. Den exakta avgränsningen har gjorts så att bryn och större ekar skyddas.	X		X
	Arbetsstunnel och transportbandets placering på södra Lovö har placerats så att befintlig kraftledningsgata kan användas. Eftersom ingen intransport av material kommer att ske från Malmviken behöver ingen transportväg byggas och på så sätt behöver inte sprängning för denna ske.	X		X
	Genom att anlägga en tillfällig hamn vid Malmviken för uttransport av alla massor minskar transportbehovet på väg 261 och genom Drottningholm	X	X	X
	Transportbandet kommer att vara inklätt för att skydda omgivningen från bullerstörningar	X		X
	Transportbandet kommer att kunna byggas så att det går att planskilt korsa det för människor, djur, fordon och jordbrukets maskiner.	X		X
	Krossning av berg för utlastning via transportband kommer så långt möjligt att ske under jord i särskild krosskammare för att skydda omgivningen från bullerstörningar.	X	X	X
	Jordbrukarnas möjligheter att nå sina marker under byggskedet och i driftskedet kommer att säkras i samråd med dem och med statens fastighetsverk.	X		X
Tillfällig hamn	Hamnläget i Malmviken undviker exponering mot Drottningholm under byggskedet och innebär att byggtrafiken kan minimeras		X	

Fornstigen	Nya passager för Fornstigen tas fram i samråd med Lovö hembygdsföreningen, Ekerö kommun, Statens fastighetsverk och Länsstyrelsen och transportbanden anpassas. Fornstigen kommer därmed att kunna nyttjas under hela byggtiden.	X		X
Bullerskydd	Luftutbytesstationerna kommer att anpassas så att ljudnivån inte överskrider riktvärde för externt industribuller.	X		X
	Fasadåtgärder kommer att erbjudas för att klara 30 dB(A) inom hus där 55 dB(A) överskrids vid fasaden för de bostadshus som ligger vid anslutningen till väg 261 och längs den sträcka av väg 261 som byggs om inom ramen för arbetsplanen.	X		
	För tre fastigheter intill anslutningen till väg 261 kommer även lokala skärmar byggas för att skydda utemiljön vid bostäder	X		



Figur 8 Bilden visar så som bergarbetena på Lovö är tänkta att bedrivas med traditionell sprängning för loss hållning, krossning av det utskjutna berget till mindre storlek på för att möjliggöra transport på band till hamn.

5 Fortsatt arbete

Som beskrivs i avsnitt 3, 4 och 5.1 pågår ett fortsatt nära samarbete med syfte att i den fortsatta projekteringen ta största möjliga hänsyn till natur- och kulturvärden på Lovö så att inga väsentliga värden skadas eller hotas.

5.1 Det fortsatta arbetet enligt överenskommelsen

Den överenskommelse som tecknades mellan Ekerö kommun, Riksantikvarieämbetet, Statens fastighetsverk och Trafikverket den 7 april 2011 föregicks av en mycket lång och arbetsintensiv process i Lovögruppen.

För att uppfylla intentioner i överenskommelsen, se avsnitt 3.4, i det fortsatta arbetet har ett arbetssätt formats som innebär att ett antal grupper har bildats. Dels återskapades arbetsgruppen i en mindre konstellation, med representanter från de fyra parterna i överenskommelsen, samt från Länsstyrelsen, i en så kallad Satellitgrupp, för att diskutera och bevaka frågor i enlighet med överenskommelsen, och med huvudfokus på utbyggnaden av Förbifarten. Dels bildades en utökad grupp, som omfattar både Förbifarten och projekt Ekerövägen, för att få ett helhetsgrepp och som ett sätt att nå ut med samlad, gemensam information. I denna ingår utöver ovanstående även representanter från Försvarets radioanstalt, Ståthållarämbetet, SLL:s Trafikförvaltning och Stockholms Stads Trafikkontor. Projektledning och specialister från bägge vägprojekten deltar. Dessutom har projektledarna däremellan tät kontakt med varandra och deltar vid varandras samrådsmöten etc. Det finns även en extern samrådsgrupp där parterna i överenskommelsen representeras på högre nivå.

Gruppernas sammansättning och mötesfrekvens enligt nedan: (sedan april 2011)

Tabell 4: Mötesforum och mötestider under planerings och genomförande av bygghandlingsprojektering

Extern samrådsgrupp	1 gång/2-3 mån Från april 2012 till april 2013 har 6 möten ägt rum	Helena Sundberg, Johan Brantmark, Riggert Anderson (TRV), Peter Carpelan (kommunalråd Ekerö), Knut Weibull (RAÄ), Claes Halling (LST) och Johan Zetterberg (SFV)
Satellitgrupp Arbetsgrupp Lovö	110414, 110504, 110527, 110614, 110908, 121121, 130122, 130410	Leif Kåsthag (Ekerö kommun) Ylwa Othzén, Claes Halling (LST), Anders Glassel, (SFV), samt deltagare från Trafikverket FS, delprojekt Tunnel och Lovö/Vinsta Hjulsta
Lovögruppen, referensgrupp	110527, 110622, 120216, 120412, 120620, 120921, 121207, 130305	I gruppen deltar representanter för Trafikverket Projekt FS och Ekerövägen, Länsstyrelsen, Ekerö kommun, Statens fastighetsverk, Riksantikvarieämbetet, Ståthållarämbetet, Försvarets radioanstalt, Storstockholms lokaltrafik och Stockholms Stad.

Huvudsaklig agenda för externa samrådsgruppen:

- Säkra överenskommelsen

Huvudsaklig agenda för Lovögruppen, referensgrupp:

- Säkerställa helheten, samordna gemensamma frågor
- Samordna naturreservatsfrågorna
- Diskutera frågor med avseende på HIA-arbetet
- Tidplanerna för de båda projekten

Huvudsaklig agenda för arbetsgrupp Lovö:

- Finna optimala lösningar med hänsyn till parternas intressen
- Tillföra respektive organisations sakkompetens

5.1.1 Kontrollprogram och aktivitetslista som levande dokument

För att ytterligare säkerställa att det fortsatta projekteringsarbetet bedrivs med avsett fokus har Trafikverket tagit fram ett s.k. kontrollprogram/checklista med utgångspunkt från frågeställningarna i överenskommelsen. Programmet är ett sätt att försöka strukturera frågeställningarna så att det blir lättare att följa hur projekten ska kunna nå en så hög måluppfyllelse som möjligt, där framkomlighet och tillgänglighet kan förbättras utan att de så viktiga natur- och kulturvärdena på Lovö hotas. Programmet avses användas som ett levande dokument, där aktuella frågor kan föras in och stämmas av mot projekten och mot de ingående målen. Programmet kopplas även till den aktivitetslista för förbättringsåtgärder i projektet som används i arbetet med Förbifart Stockholm, delen Lovö.

5.1.2 Gemensamt gestaltungsprogram



Figur 9 Figuren visar den fysiska avgränsningen av vägsnittet som kommer att ingå i det gemensamma gestaltungsprogrammet.

I det fortsatta arbetet efter överenskommelsen 2011 tog Trafikverket fram ett s.k. kontrollprogram, eller checklista, där det anges ett antal åtgärder som har identifierats som viktiga att arbeta vidare med i kommande bygghandlingsprojekteringen. Åtgärderna hanterar bl.a. gestaltning av etableringar mm i byggskedet, utformning av cirkulationsplatserna för bästa anpassning i landskapet, samt utformning av trafikanordningar. Hur man i arbetet med Förbifarten och Ekerövägen lyckas planera och genomföra gestaltningen av de båda projekten har stor betydelse för hur de kommer att uppfattas i landskapet, och kan också till viss del påverka trafikanternas beteende och val av färdväg. Projekten avser därför att ta fram ett *gemensamt gestaltungsprogram* för att säkerställa bästa möjliga anpassning till omgivande natur- och kulturmark. I detta arbete ska ett fördjupat arbete med utformning och anpassning ske, och konkreta förslag tas fram. Här ska bl.a. studeras hur

tunnelmyrningarna kan utformas, hur väganordningar och belysning kan anpassas till miljön samt val av växter och material. Gestaltungsprogrammet utgör ett fristående dokument och bygger på landskapsanalyser. Det ska ha ett holistiskt synsätt, och ska belysa hur vägens dominans genom världsarvet kan minskas samt hur man kan stärka de historiska samband som finns längs hela sträckan Tappström – Kärnsön. Det kommer även att påvisa möjligheter till åtgärder utanför vägområdet, dvs. utanför Trafikverkets projekt. Samordning med reservatsbildningen, se nedan avsnitt 5.2, är viktig.

Gestaltungsprogrammet kommer att tas fram i nära samråd med berörda myndigheter, och kommer även att bedömas i den kommande HIA, fas II, se vidare avsnitt 5.3.

5.2 Bildande av natur- eller kulturresevat

En mycket central del i skyddet av kultur och miljö på Lovö är bildandet av ett natur-/kulturresevat på Lovö, för att förhindra att ett ökat tryck på markanvändningen leder till oönskade exploateringar inom världsarvets buffertzoon. Ett sådant resevat ingick även som ett villkor i tillåtlighetsbeslutet, och arbetas nu fram av länsstyrelsen i samråd med Trafikverket med flera. För att undvika en situation med dubbla skydd, och dubbelt förordnande på grund av olika huvudmän, har Länsstyrelsen beslutat att hantera skyddet genom bildande av ett naturresevat, där även kulturvärdena omhändertas.

Länsstyrelsen har regelbundet rapporterat från arbetet och har även ordnat ett antal separata möten med berörda. Avsikten är att skydda Lovö mot framtida krav på utbyggnader, som en följd av Förbifartens anläggande. De båda vägprojekten kommer att ingå i reservatet, men ett antal undantag från föreskrifterna ska säkerställa projektens genomförande och framtida drift och underhåll.

Arbetet har pågått under cirka två års tid och en remiss beräknas skickas ut för samråd under maj 2013. Materialet innehåller ett antal underlagsrapporter t.ex. har man tagit fram en limnisk inventering med biotopkartering och värdefulla stränder, en rekreationsanalys och en ängs- och betesmarksinventering. Vidare har en kulturhistorisk utredning gjorts, som behandlar principiella frågor för jordbruk. De framtagna rapporterna utgör underlag för den fortsatta projekteringen, bl.a. vid utformningen av de tillfälliga hamnarna.

5.3 Arbetet med bedömningen av konsekvenserna för världsarvet, HIA

Riksantikvarieämbetet och Trafikverket har i brev till UNESCO och ICOMOS International, UNESCOs expertorganisation för världsarvsfrågor, beskrivit vägprojekten och hur man bedömer att de påverkar världsarvet Drottningholm. Man har även beskrivit överenskommelsens innebörd och hur man avser att arbeta vidare med frågorna, se bilaga 8.

På inrådan av Riksantikvarieämbetet och ICOMOS lät Trafikverket därefter genomföra en bedömning av vilka konsekvenser byggandet av Förbifart Stockholm, och ombyggnaden av väg 261 Ekerövägen, skulle kunna få för världsarvet. En så kallad World Heritage Impact Assessment togs fram för de båda projekten. Den är att betrakta som en kulturmiljökonsekvensbeskrivning för världsarv i vilken påverkan på världsarvets "outstanding universal value" (OUV) bedöms. Mallen för HIA dokumentet har bara funnit sedan början av 2011 och den HIA fas I som tagits fram av Trafikverket är därför en av de första i världen.

I januari 2012 färdigställdes HIA fas I för projektens påverkan på världsarvets värden. Analysen har gjorts på det material som funnits framme i förstudien för Ekerövägen och arbetsplanen för Förbifart Stockholm. En svensk sammanfattning av dokumentet återfinns som bilaga 6.

I HIA fas I konstateras att förändringarna som vägprojekten medför på Lovö har en påverkan på alla delar av Outstanding Universal Value – även de förändringar som sker i det omgivande landskapet. Vidare görs bedömningen att trafiken genom Drottningholm är den faktor som har den största påverkan på världsarvets historiska karaktär och helhet - påverkan kan bli positiv eller negativ

beroende på hur trafiken utvecklas i framtiden - samt att av- och påfarterna till Förbifart Stockholm kommer att få bestående negativa konsekvenser för världsarvets historiska sammanhang och framtida utveckling. Det är dock viktigt att poängtera att HIA fas I gjordes utan hänsyn till planerna på att skydda Lovö genom bildande av naturreservat. Detta kommer att eliminera risken för följdexploateringar, något som hade stor inverkan på bedömningen. HIA fas I är också gjord i ett betydligt tidigare skede än vad som annars är normalt, och någon detaljerad utformning med anpassningar till landskap etc. förelåg ännu inte. Inte heller något gemensamt gestaltungsprogram fanns i det läget.

HIA fas I skickades via Riksantikvarieämbetet till UNESCO för att få deras bedömning av om den genomförts på ett korrekt sätt, och hur UNESCO såg på slutsatserna.

Sammanfattning av påverkan på världsarvets enastående universella värde					
	Förändringen/påverkans omfattning				
Världsarvets värde	Ingen förändring	Försumbar förändring	Liten förändring	Måttlig förändring	Stor förändring
	Påverkans betydelse (negativt/positivt)				
Världsarvets attribut	Neutral	Liten	Måttlig/stor	Stor/Mycket stor	Mycket stor



Figur 10 Figuren redovisar HIA fas 1 sammanfattning av påverkan på världsarvets enastående universella värde, OUV.

Den 4 juli 2013 kom svaret i vilket UNESCO bekräftar att man anser att HIA fas I har tagits fram enligt ICOMOS rekommendationer och väl beskriver påverkan på världsarvet Drottningholm. UNESCO meddelar att man håller med om slutsatserna i HIA fas I och man anser att dessa ska beaktas i den fortsatta planeringsprocessen. Innan vägarna byggs ska slutsatserna från HIA fas I ha vägts in i syfte att minska eller helt ta bort den negativa påverkan på världsarvets OUV. Vidare rekommenderas en fortsatt process med framtagande av en HIA fas II, för att på bästa sätt dra fördel av den kunskap som den första HIA gett med avseende på utpekade kultur- och naturvärden i landskapet på Lovö. I HIA fas II bör man sedan studera ytterligare detaljer i vägprojekteringen och landskapsutformningen, för att möjliggöra för parterna att besluta om eventuella skadereducerande åtgärder.

Utifrån resultatet av HIA fas I, och UNESCOs svar, har Trafikverket tagit fram strategier för det fortsatta arbetet. Trafikverket följer rekommendationerna och arbetar för att minimera påverkan på OUV, bl.a. genom:

- att ha stort fokus på kulturarvsfrågorna genom hela planeringsprocessen av vägprojekten
- att tillhandahålla expertis internt och hos konsulter
- att etablera ett fördjupat samarbete enligt överenskommelsen

- att beakta slutsatserna från HIA fas I innan Ekerövägen och Förbifart Stockholm anslutningar börjar byggas.

Det brukliga är att en HIA tas fram som en bedömning av ett redan beslutat projekt, dvs. sent i processen. Men för att det ska finnas möjlighet att arbeta in förbättringar som framkommer i bedömningen har Trafikverket beslutat att arbetet med HIA fas II ska ske parallellt med projekteringen så att de rekommenderade åtgärderna kan arbetas in successivt.

Via s.k. Periodic reporting informerar Riksantikvarieämbetet kontinuerligt till UNESCO angående hur arbetet med vägprojekten fortskrider, och hur de bedömer att detta påverkar världsarvet. Riksantikvarieämbetets senaste rapport till UNESCO återfinns som bilaga 7.

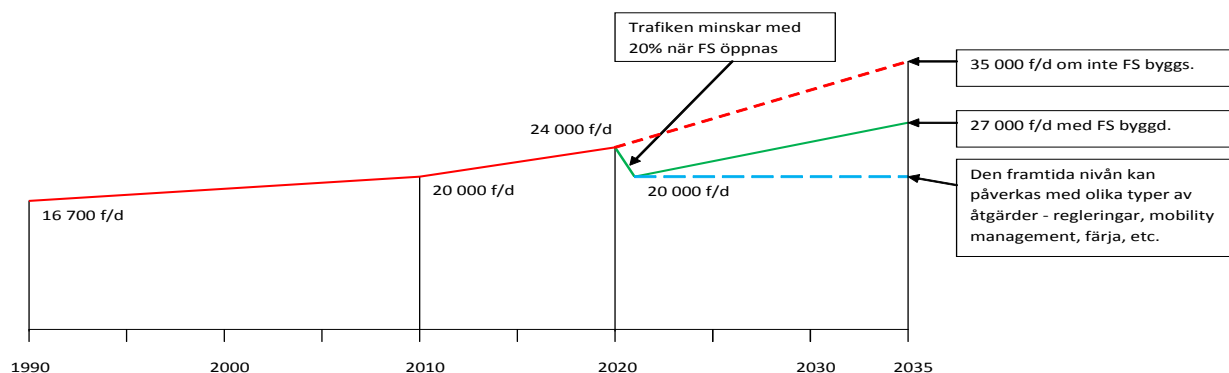


Figur 11 Bilden visar ett fotomontage på den ombyggda väg 261 och anslutningarna till Förbifart Stockholm vid Edeby och Tillflykten.

5.4 Trafikflöden på Ekerövägen

I HIA fas I konstaterades att det största hotet mot världsarvets värden vore om trafikflödena skulle öka väsentligt förbi Drottningholm. Det är därför av stor vikt att noga bevaka denna fråga och hitta sätt att begränsa framtida trafikökningar på Ekerövägen. I de trafikprognoser som tagits fram visas att trafiken genom världsarvsområdet blir cirka 20 % lägre 2035 med Förbifart Stockholm än utan Förbifarten om inga andra trafikbegränsande åtgärder görs. Om trafiktillväxten fortsätter som beräknat – en ökning med 1,9 % per år är ett vedertaget mått – kommer trafiken på Ekerövägen att öka med cirka 20 % i jämförelse med dagens trafiknivå fram till dess att Förbifarten öppnar.

Trafikflöden på
Ekerövägen förbi
Drottningholm



Figur 12 Trafikflöden på väg 261 förbi Drottningholm.

Trafikverkets bedömning är således att Förbifarten kommer att avlasta Ekerövägen när den öppnar, och att den därmed vid öppnandet bidrar till en förbättrad trafiksituation genom världsarvet. Den allmänna trafikökningen i regionen innebär dock att det på sikt kommer att bli en ökad trafik även förbi Drottningholm, vilket är negativt för världsarvet. Det finns också osäkerheter kring vilka vägval trafikanterna kommer att göra, beroende av hur utvecklingen i regionen sker avseende nya bostads- och arbetsplatsområden etc., vilket skulle kunna innebära både en minskad och en ökad trafikbelastning på väg 261 genom Drottningholm.

För att motverka risken för framtida påtaglig skada på världsarvet och riksintresset finns möjlighet att vidta olika åtgärder. Dels syftar ombyggnaden av Ekerövägen till att underlätta för kollektivtrafiken i och med att det nya körfältet skall reserveras för busstrafik. Detta kommer, tillsammans med utbyggd infartsparkering för bilar och cyklar, att väsentligen underlätta för de boende i Ekerö kommun att resa kollektivt istället för med bil. Dessutom innebär ombyggnaden förbättringar för cyklisterna att cykelpendla, vilket ytterligare minskar belastningen på vägen. Trafikverket arbetar, som nämnts ovan, parallellt med utbyggnaden av busskörfält längs Ekerövägen, även med så kallat Åtgärdsval, dvs. att tillsammans med kommunen, SL med flera främja resenärernas möjligheter att göra andra val för sina resor än med bil. Det är också mycket viktigt att arbeta med att minska effekterna av trafiken, dvs. att minimera negativa effekter i form av t.ex. buller, partiklar, trafikolyckor, trängsel, visuellt främmande inslag etc. Detta kan åtgärdas med bullerskydd, anpassade hastigheter, mindre fordon, alternativa bränslen, vägbeläggningar mm.

Förbifart Stockholm arbetar med särskilda åtgärder i byggskedet, så kallad Mobility Management, för att under projektens genomförandetid minska problem med trängsel, buller, förhöjd olycksrisk mm. Detta kan ske genom att intensifiera information till resenärerna och genom att tillhandahålla smarta alternativ till bilresande. Sådana tillfälliga åtgärder kan också – särskilt när det handlar om en så lång byggprocess – ge nya resmönster med varaktig effekt

Det finns även styrmedel av mer politisk art, t.ex. att införa avgifter för dem som kör förbi Drottningholm, eller att begränsa viss typ av trafik som istället hänvisas till Förbifarten eller andra alternativ. Trafikverket bedömer att detta skulle kunna bli aktuellt om det skulle visa sig att världsarvet Drottningholm riskerade allvarlig skada, för att övriga åtgärder inte kunnat ge tillräcklig effekt. En ytterligare framtida möjlig åtgärd skulle kunna vara att förlägga vägen förbi Drottningholm i tunnel, något som även anges i den gemensamma överenskommelsen som en tänkbar framtida lösning för att minska effekterna av en oönskad trafikökning. I första hand anser dock Trafikverket att man bör fokusera på åtgärder för att styra om eller minska trafiken, något som är allmänt önskvärt i hela regionen om man vill uppnå en hållbar samhällsutveckling.

5.5 Åtgärder som planeras att inarbetas i det fortsatta arbetet.

Tabellen nedan är ett försök att sammanställa de åtgärder som hittills identifierats som viktiga att arbeta vidare med utifrån natur- och kulturvärdena på Lovö. Åtgärder från kontrollprogrammet är inarbetade. Åtgärderna är sorterade utifrån vilka krav de i första hand är ämnade att uppfylla, men gränsdragningen är självklart inte entydig. De flesta åtgärder svarar mot flera krav.

Tabell 5: Kommande åtgärder för att minimera skada på kulturlandskap/riksintresse/världsarv.

Krav utifrån kulturlandskap	Åtgärder
	En plan för hur urval av åtgärder för att skydda natur- och kulturmiljövärden håller på att tas fram. I denna redovisas hur riskbedömning, besiktningar, urval av åtgärder samt framtagande av kontrollprogram och miljökrav för entreprenadens genomförande ska gå till. Dessutom redovisas hur återställningsplaner ska tas fram och slutbesiktning ske. Planerna samråds med Länsstyrelsen och tillsynsmyndigheter.
	Ett gemensamt gestaltungsprogram är under framtagande för bästa möjliga anpassning till omgivande natur- och kulturmark. Detta ska göras samordnat med projekt Ekerövägen för att uppnå en helhetssyn på Lovö.
	Återställande av den gamla vägen ska eftersträvas.
	Samråd med brukarna för att lösa tillgänglighet till åker, betesmarker och skog ska ske både under byggtiden och i driftskedet
	Återplantera träd om de behöver tas ner i allén
	Skyddsavstånd för gamla stora träd ska finnas
	Luftutbytesstationens delar kommer att utformas med hänsyn till landskapsbilden och så att de ska framträda så lite som möjligt. De ska anpassas till befintliga träd, bryn, fornminnen mm.
	Växtval vid vägen och skötsel av sidoområdena kommer att anpassas till odlingslandskapet och den angränsande skogens vegetation.
	Studier har gjorts för att avgöra om det är möjligt att hålla belysningspunkterna så lågt att de inte accentuerar trafikplatserna sett från det omgivande landskapet.
	Bryn mot åkermark bevaras i största möjliga utsträckning
	Sidoområdena kring trafikplatsen ska skötas så att det även i fortsättningen hålls öppet och inte växer igen. En stor respekt för omgivningen och dess naturliga växtlighet ska gälla.

Krav utifrån riksintressen	Åtgärder
	Anläggningen utformas för att påverka jordbruket så lite som möjligt
	Det omledningsvägnät som behövs vid genomförandet av projekten ska göras med största möjliga omsorg om natur- och kulturvärden på Lovö.
	En låg hastighet mellan cirkulationerna medför att mitträcke ej behövs, vilket innebär mindre visuellt intrång.
	Cirkulationernas detaljutformning och sidoområdenas utformning kommer att utformas med stor respekt för omgivningen och dess naturliga växtlighet.
Krav utifrån världsarvet	Åtgärder
Allmänt	Fortsatt arbete med HIA fas II ska göras. Åtgärdsförslagen från HIA I och HIA II ska tas om hand i största möjliga utsträckning.
Minska barriärer och buller	Sänkt hastighet på vissa delar, och jämnare flöde, ska eftersträvas.
	Täta kontakter mellan projekten, gemensamma arbetsgruppsmöten, avstämningar etc. ska bidra till helhetssyn och till för största möjliga anpassning till identifierade problem och behov. Gestaltningssamordning ska ge enhetlighet.
	De hastigheter som införs ska bygga på en väl avvägd balans mellan restid, tillgänglighet, miljöbelastning, påverkan på världsarvet och dess buffertzona.
	Gestaltningssamordning och hänsyn till kulturmiljön och till helheten ska tas. Bullernivåerna ska vara så låga som möjligt, och befintlig väg genom världsarvet ska avlastas.
Minimera fysiska och visuella intrånget	Noggrann och omsorgsfull gestaltning av vägen, ramper och anslutningar ska göras. Exempel på frågor som skall studeras vidare i projektering av bygghandlingen är nivåer, bredder, släntlutningar, placering av kompletterande utrustning, skyltstorlek mm. Lösningar för det kortsiktiga och långsiktiga brukandet samt ovanjordsanläggningar.
	Åtgärder för vidare bearbetning i bygghandlingsprojekteringen: Gestaltning av etableringar, detaljutformning av cirkulationsplatser och belysning. Studera om ramperna vid Edeby kan kortas utan att negativt påverka trafiksäkerhet. Kort skärning i berget eftersträvas.
	I det fortsatta arbetet med vägplanen för väg 261 ska studeras om gc-vägen kan förläggas på andra sidan Ekerövägen, och om gc-bron därmed kan utgå.
	Placering av byggetablering görs så att det inte ska vara synligt från Drottningholm.
	Odlingsmark invid Edeby cirkulation kan ev. utformas som ängsmark.

Anpassa tillkommande väganordningar och undvika följdexploateringar	Fortsatt arbete med Gestaltningssprogram, där vägens anpassning till landskapet ska ges hög prioritet, se ovan. Följdexploateringar undviks genom bildande av naturreservat. Arbetet med Förbifart Stockholm, väg 261 och reservatsbildandet sker i en samordnad process
Kunskap	Trafikverket har kompletterat sin organisation med landskapsantikvarisk kompetens. Denna expert kommer att vara med när etableringsområden etc. markeras ut för att undvika skada inom områden med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket har tagit fram en Heritage impact assessment för Förbifart Stockholm och väg 261 samt Drottningholms förvaltningsplan. Denna ska följas upp med ytterligare en bedömning, en HIA fas II.

6 Referenslista

Förstudien, december 2001

Vägutredningen, oktober 2006

Tillåtlighetsansökan, februari 2007

Komplettering tillåtlighet, mars 2009

Regeringens tillåtlighetsbeslut, september 2009

PM Förbifart Stockholm – efter regeringens tillåtlighetsbeslut: RAÄ, daterat 2009-10-19

PM Anslutning av Förbifart Stockholm till väg 261- Riksantikvarieämbetets ställningstagande: RAÄ, daterat 2010-05-10.

Arbetsplan inskickad för fastställelse november 2012

Heritage Impact Assessment. The potential impact of the Stockholm Bypass and Ekerö Road project on the Outstanding Universal Value of the World Heritage Property of Royal Domain of Drottningholm Sweden. Report phase I January 2012.

Arbetsmaterial från samrådsprocessen enligt regeringens tillåtlighetsvillkor 1

- Trafikplats Lovö Jämförelse alternativ 1 och 8 Utredningsläget december 2010 OU140020
- Trafikplats Lovö Jämförelse alternativ 1 och 1b Utredningsläget december 2010 OU140018
- Minnesanteckningar från samrådsmöten före överenskommelsen

Arbetsmaterial i den fortsatta samrådsprocessen efter överenskommelsen.

- Kontrollprogram från samrådsprocessen
- Aktivitetslista Förbifart Stockholm
- Miljöchecklista Förbifart Stockholm