

E4 Förbifart Stockholm

Remissvar angående E4 Förbifart Stockholm
2013-06-26
Planprovning

ARBETSPLAN

Förbifart Stockholm Remiss 2, 2013-06-26

Rev	Ant	Ändring avser	Godkänd	Datum

Granskare	Godkänd av	Ort	Datum

Objektnamn	E4 Förbifart Stockholm
Entreprenadnummer	VVINT
Entreprenadnamn	Trafikverket Internt
Beskrivning 1	Remissvar angående E4 Förbifart Stockholm
Beskrivning 2	2013-06-26
Beskrivning 3	Planprövning
Beskrivning 4	
Status	Under bearbetning
Diarienummer	
Konstruktionsnummer	
Objektnummer	8448590
Projekteringssteg	ARBETSPLAN
Statusbenämning	
Företag	Trafikverket
Författare/Konstruktör	
Externnummer	



Innehållsförteckning

1	Bakgrund	3
2	Regionens och kommunens utveckling	4
3	Världsarvet samt natur- och kulturvärden	7
4	Alternativavskiljande aspekter samt lokalisering	19
4.1	Sammanvägd bedömning för val av anslutningsalternativ	19

Förkortningar

MKB Miljökonsekvensbeskrivning

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.

1 Bakgrund

Trafikverkets enhet för planprovning begärde svar på vissa frågor gällande lokalisering och utformning av trafikplatser på Lovö den 4 april 2013. Trafikverket inkom med rapporten "Remissvar angående E4 Förbifart Stockholm", daterad 2013-05-20".

Baserat på denna redovisning begärde Trafikverkets enhet för planprovning i brev daterat 2013-05-28, mer detaljerad information gällande de alternativskiljande aspekterna av alternativ 1b och 8b. Detta dokument utgör projektets svar på de frågor, numrerade 1-4 nedan, som ställts av planprovningen.

Svar fråga 1 remiss**2 Regionens och kommunens utveckling****Regionens och kommunens utveckling**

I avsnitt 2.8, fjärde stycket står: "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."

Den sökande anmodas att redovisa hur regionens och kommunens utveckling förhåller sig till och påverkas av en utbyggnad enligt alternativ 1b respektive 8b.

Trafikverkets svar:

Kommunens utveckling är en del av den regionala utvecklingen. Ekerö kommuns gällande översiktsplan antogs 2005. Av planen framgår att cirkulationsplatsen på Lindö i alternativ 8b skulle hamna inom kommunens sk tätortsband. Tätortsbandet omfattar hela Lindö, södra Färingsö samt östra Ekerö, se bild 1. Tätortsbandet är ett prioriterat område för ny bostadsbebyggelse och kommunen planerar fördjupade studier av området i en fördjupad översiktsplan.

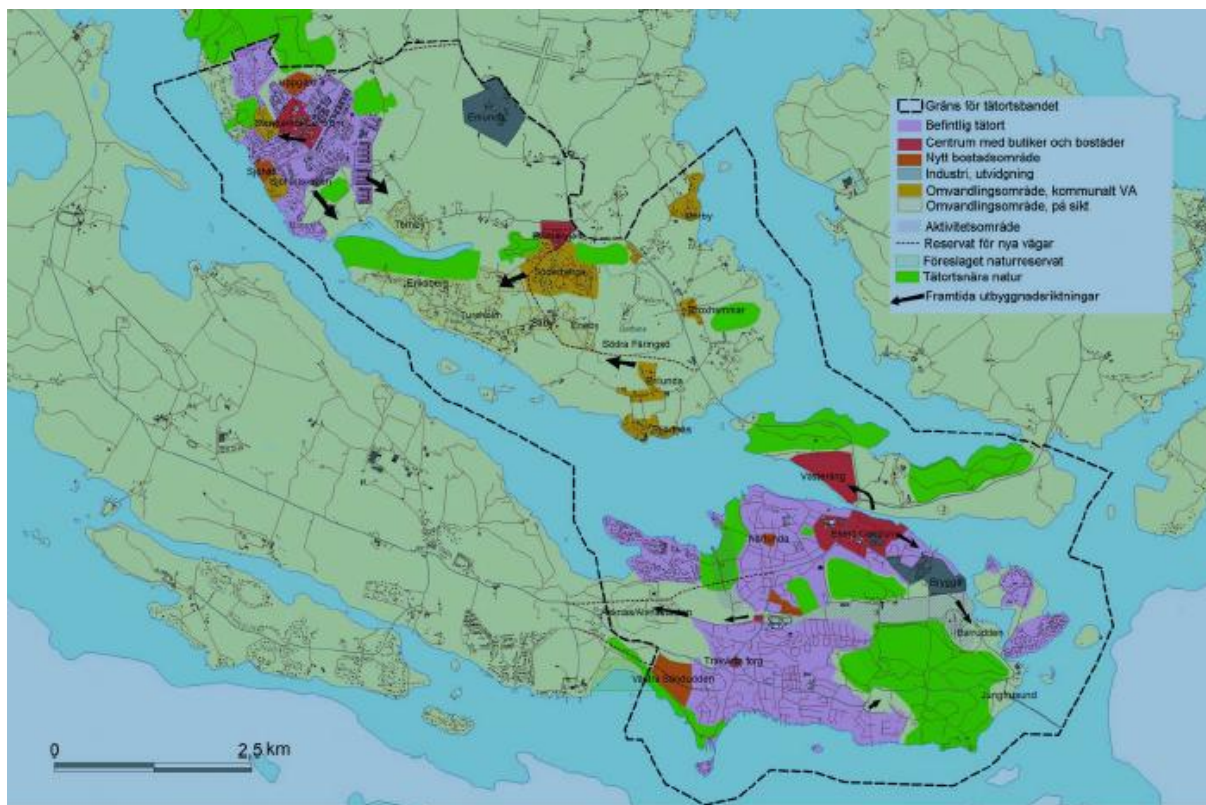


Bild 1. Tätortsbandet, enligt Ekerö kommun ÖP 2005.

I översiktsplanen beskrivs att utbyggnaden av Ekerö centrum planeras ske från Ekerö centrum mot Västeräng på södra Lindö, se bild 2. I översiktsplanen anges att en långsiktig och målmedveten satsning avses göras för att förstärka Ekerö centrum inklusive Västeräng till en väl sammanhållen och fungerande helhet. Den största satsningen på utbyggnad av bostäder föreslås ske i ett stråk från Ekerö centrum via Västeräng och södra Färingsö till Stenhamra, samt i området mitt emot Ekerö centrum på Lindö på andra sidan av vattnet. Totalt förväntas befolkningen öka från ca 24 000 invånare till ungefär 35 000 invånare fram till 2030. Detta innebär att antalet åretruntbostäder väntas öka med ca 50% under perioden.

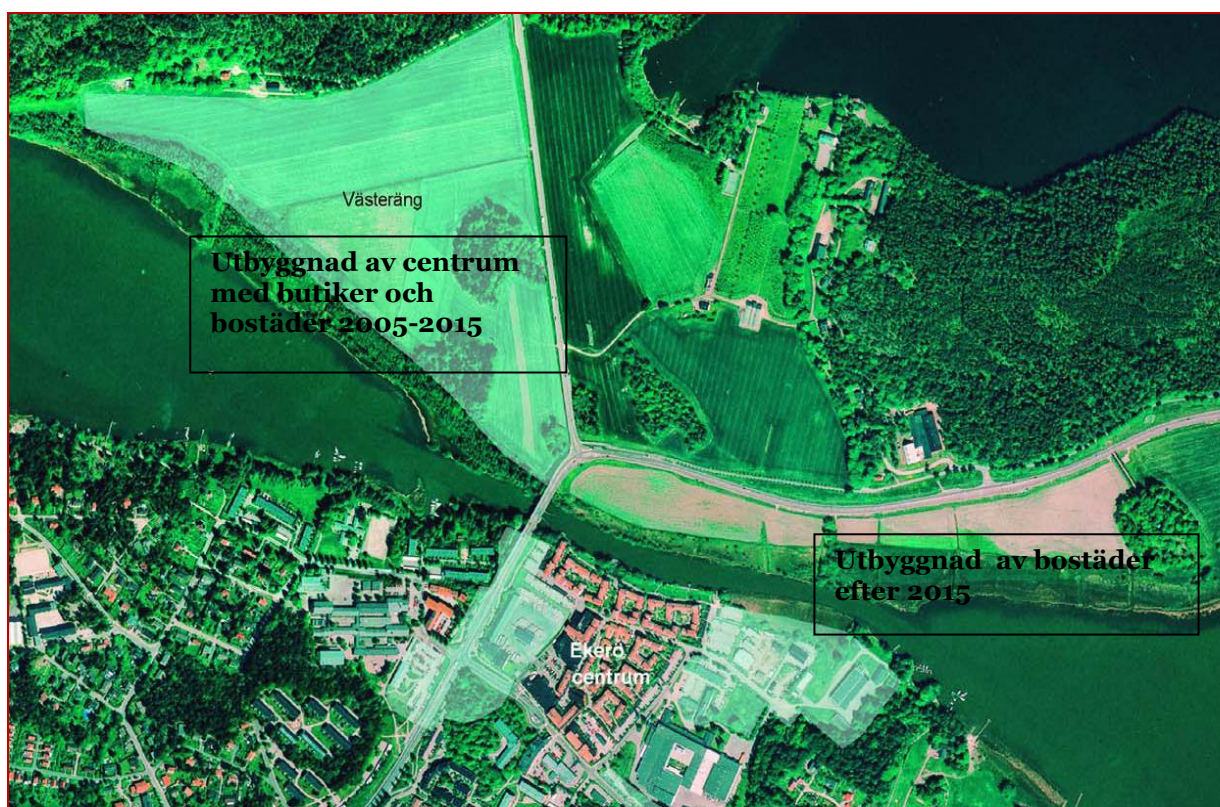


Bild 2. Utbyggnad av Ekerö centrum-Västeräng-södra Lindö enligt ÖP 2005

Området för cirkulationen på nordöstra Lindö, enligt alternativ 8b, är utpekad som ett tätortsnära naturområde i översiktsplanen, se bild 1, grönmärkat område. Det tätortsnära naturområdet är viktigt för närrekreation. I takt med att befolkningen ökar blir också områdena för närrekreation allt viktigare. De tätortsnära naturområdena har generellt hög tillgänglighet och fungerar främst som ströv- och utflyktsområden för de närboende. De har även stor betydelse för barns möjligheter till lek utomhus.

Det är kommunens bestämda uppfattning att denna framtida exploatering på Västeräng på södra Lindö kommer att omöjliggöras eller starkt påverkas av en anslutning av förbifarten enligt alternativ 8b. Detta har framförts av Ekerö kommun under hela samrådsprocessen med de utpekade parterna, och verifieras i inledningstexten i överenskommelsen (appendix 4 till förbifartens arbetsplan), yttrande i samband med tillåtligheten samt i brev från Ekerö Kommun och Stiftelsen Marcus och Amalia Wallenbergs Minnesfond till Trafikverket daterat 2010-09-01. Kommunen har uttryckt en oro för att anslutningen kommer att medföra visuell påverkan samt höga bullernivåer.

Trafikverket bedömer inte att en anslutning enligt alternativ 8b kan omöjliggöra kommunens framtida utbyggnader. Trafikverket anser inte heller att kommunens oro för att anslutningen skulle medföra oacceptabelt buller är befogad, eftersom man i båda alternativen skulle vidta nödvändiga åtgärder för

att uppfylla riktlinjerna för buller. Däremot anser Trafikverket att det finns stöd för argumentet att Lindö har en viktig funktion för kommunens utveckling av bostads- och verksamhetsområden, samt för utveckling och bevarande av tillhörande områden för närrekreation, och att alternativ 8b innebär ett intrång i ett område som i översiktsplanen är utpekad som ett tätortsnära naturområde med bevarandevärde enligt 3 kap 6§ miljöbalken. Trafikplatsen i alternativ 1b på Lovö ligger utanför området för tätortsbandet och ligger också placerat utanför området för tätortsnära naturområde. Ur denna aspekt är alternativ 1b det alternativ som av Trafikverket bedöms ge bäst förutsättningar för regionens och kommunens fortsatta utveckling. Alternativet innebär att kommunens expansion i och omkring Ekerö centrum kan fortgå, samtidigt som Lovö kan skyddas från exploateringar.

Projektet Förbifart Stockholm syftar till att knyta samman norra och södra Stockholmsregionen, minska sårbarheten i trafiksystemet och förenkla i vardagen för människor som bor och verkar i denna växande region. Ändamålet med Förbifart Stockholm är därmed även att ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt. Trafikverket har gjort bedömningen att Alternativ 1b är det alternativ som bäst kan uppfylla detta ändamål utan intrång på kommunens framtida utvecklingsplaner och utan intrång på tätortsnära naturområde enligt gällande översiktsplan.

Svar fråga 2 remiss**3 Världsarvet samt natur- och kulturvärden**

”De argument som framförts som hot mot världsarvet avser förändringar i natur- och kulturvärden utanför världsarvsgränsen men inom området för riksintresset kulturmiljövård, Lindö/Lovö, omnämnt som världsarvets buffertzona.”

Den sökande anmodas redovisa vilka förändringar i natur- och kulturvärden som framförts som hot mot världsarvet och dess buffertzona/riksintresseområdet vid en utbyggnad enligt alternativ 1b respektive 8b samt hur förändringarna därvid har bedömts påverka världsarvet.

Trafikverkets svar:

Den korridor på Lovö som Trafikverket fått tillåtelse att anlägga Förbifart Stockholm inom ligger utanför Världsarvets gräns men inom området för riksintresset kulturmiljövård, Lovö-Lindö. Under samråden har många argument framförts som speglar en oro inför byggandet av Förbifart Stockholm inom korridoren. Denna oro har i vissa fall uttryckts som att förbifarten kommer att kunna hota världsarvet och/eller ge en negativ påverkan på riksintresset. Oron är inte alltid beskriven så att det går att utläsa om man anser att det finns skillnader i påverkan mellan alternativ 1b och 8b eller om påverkan utgör ett hot eller ej mot världsarvet och dess buffertzona. Trafikverket har därför valt att svara på frågan om förändringar som framförts som påverkan på riksintresse och världsarv, oavsett om de beskrivits som hot eller ej.

Riksantikvarieämbetet, Statens fastighetsverk, Ekerö kommun och Länsstyrelsen samt flera organisationer har alla tagit upp trafiken genom Drottningholm och dess effekter, såsom buller och barriärer, som det som framförallt kan utgöra hot mot världsarvet. I skrivningarna framgår även att man menar att nya från världsarvet synliga inslag i landskapsbilden kan påverka värdet negativt, och att det öppna landskapet riskerar att förändras om brukandet av jorden försvåras. Trafikverket delar bedömningen att ökad trafik på Ekerövägen förbi Drottningholm skulle vara negativt för Världsarvet. Det är **effekterna av en ökad trafik** genom världsarvet som kan uttryckas som det som medför den största påverkan på världsarvet Drottningholm. Om Ekerö fortsätter att expandera i den takt som anges i översiktsplanen, och man inte lyckas bromsa bilåkandet till förmån för buss eller cykel, så finns en risk att världsarvets värden kan hotas.

Trafikverkets menar dock att projektet Förbifart Stockholm kommer att påtagligt minska denna negativa påverkan och att oron för att projektet ska innebära trafikökningar genom Världsarvet är obefogad. De prognoser som tagits fram visar att trafiken kommer att minska förbi Världsarvet, som en följd av att resandemönster förändras med de nya anslutningsmöjligheter till fastlandet som skapas med förbifarten. Förbifarten kommer att medföra en avlastning av Ekerövägen på sträckan närmast och genom världsarvet, och därmed minskar buller och barriärer. Dessutom förbättras tillgängligheten till Drottningholm, vilket innebär att det blir lättare för besökare att se och uppleva världsarvet. Förbifarten skapar också förutsättningar för att vid behov kunna vidta ytterligare åtgärder för att begränsa trafiken förbi Drottningholm, t ex genom beslut om begränsning av trafikslag och trafikflöden eller införande av trängselskatt.

Skillnaden mellan de båda anslutningsalternativen 1b och 8b när det gäller förändringar av trafiken är i sammanhanget liten. Det är bara till en försumbar del som trafikmängder och trafikslag inom världsarvet kan påverkas genom alternativa placeringar av trafikplatsen inom korridoren. Alternativ 8b ger en något mindre trafikmängd på sträckan Skärholmen-Brommaplan som resultat av en längre ressträcka. Effekten av denna minskning står dock enligt Trafikverket inte i proportion till det ökade trafikaarbetet.

De **visuella förändringar** som framförts som oro avser bl.a. tillkommande väganordningar som störande inslag i landskapsbilden, samt att projektet kommer att medföra omfattande följdexploateringar invid trafikplatsen. Därtill kan brukandet av jorden komma att försvåras invid anläggningarna, med risk för igenväxning som följd.

Visuella förändringar som kan bli synliga från världsarvet är för båda anslutningsalternativen luftutbytesstationerna vid Edeby. Hur synliga dessa torn blir kan regleras i skötselplanen till reservatet samt genom en noggrant anpassad gestaltning. I skötselplanerna till naturreservatet kommer skogsridåer i siktlinjerna från världsarvet att beläggas med restriktioner så att de inte ska slutavverkas. I alternativ 1b byter gång- och cykelvägen sida om Ekerövägen vid Edeby och i alternativ 8b på sträckan mellan Edeby och Tillflykten. I alternativ 8b krävs även en gång och cykelbro vid cirkulationen vid Lindö som blir synlig i det stora landskapsrummet. Trafikverkets bedömning är att gång- och cykelbroarna påverkar landskapsbilden i lika stor omfattning i båda alternativen men placeringen vid Edeby kommer även att påverka utblicken från världsarvet. Med en omsorgsfull gestaltning kan påverkan minimeras och Trafikverkets bedömning är att världsarvet inte kommer att hotas p g a den visuella förändring som gång- och cykelbron vid Edeby och övriga anläggningar ger. De väganordningar, såsom exempelvis skyltar och belysning, som kommer att bli aktuella på sträckan ska noga utformas och anpassas så att de smälter in i den känsliga kulturmiljön och inte riskerar att hota Världsarvet. Anpassningar av väganordningarna för att ta hänsyn till riksintresset behövs längs hela vägen, samt vid tunnelpåslagen, och är inte i någon avgörande aspekt alternativskiljande.

Anslutningarna till Förbifarten från väg 261 innebär visuell förändring i kulturlandskapet men kommer inte att synas från världsarvet. Cirkulationsplatsen vid Edeby, alternativ 1b, har förlagts i ett litet slutet landskapsrum, dold mellan skogbevuxna höjddpartier. I alternativ 8b är cirkulationsplatsen förlagd i ett stort landskapsrum, dock i ett läge med god anpassning till landskapet men med visuell påverkan på ett stort område. Inget av alternativen hotar världsarvet enligt Trafikverkets bedömning.

Att Förbifart Stockholm skulle kunna medföra följdexploateringar har tidigt lyfts som en påtaglig risk och med negativ påverkan på riksintresset och världsarvet. Detta har dock hanterats i och med att Lovö kommer att skyddas från bebyggelse genom bildande av naturreservat med skyddsföreskrifter. Arbetet med bildandet av naturreservatet för Lovö har pågått under ett antal år och beslut beräknas fattas under hösten 2013. Oron för följdexploateringar är därmed obefogad.

Om förutsättningarna för brukande av jorden skulle påverkas i så stor grad att det aktiva jordbruket i världsarvets närhet skulle minska eller upphöra så skulle detta innebära en stor påverkan på världsarvets värde. Projektet har dock arbetat utefter målsättningen att inte försvåra för jordbruket. Trafikverket bedömer inte att projektet medför en sådan risk. Frågan är inte alternativskiljande då båda alternativen innebär att mindre områden av jordbruksmark tas i anspråk.

Trafikverkets bedömning är att varken anslutningsalternativ 1b eller 8b kan hota världsarvet men att båda påverkar riksintresset för kulturmiljövård. Trafikförändringarna som förväntas ske med anledning av Förbifart Stockholm kommer att ge en positiv påverkan, då trafikprognoser visar att trafikflödena genom världsarvet minskar vid Förbifartens öppnande.

Den oro för förändringar i naturvärden som framförts avser tex påverkan på Edeby ekhage, brynzoner, strandskog mm. Detta bedöms inte vara alternativskiljande för alternativ 1b och 8b och bedöms inte heller utgöra något hot mot världsarvet då förändringarna är lokala.

Det är Riksantikvarieämbetets bedömning att riksintresset kulturmiljövård Lindö/Lovö ger världsarvet ett skydd likt det skydd en buffertzona till Världsarv enligt Unescos Operational Guidelines kan göra då andra lagliga skydd saknas. Motiveringen och uttryck för riksintresset redovisas i tabellen nedan och utifrån detta redovisar Trafikverket sin bedömning av påverkan på riksintresset och ev indirekt påverkan därav på världsarvets värde.

Riksintresseområdet för kulturmiljövården enligt 3 kap Miljöbalken (K:AB 30 Lovön – Lindö)

Motivering:

A. Kunglig slottsmiljö som huvudsakligen speglar 1600- och 1700-talen och de av kungligt markinnehav och närheten till slottet präglade Lovön och Lindö. (Kyrkomiljö).

B. Odlingslandskap med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet sedan bronsåldern. (Fornlämningsmiljö).

Uttryck för riksintresset:

A. Drottningholms slott, påbörjat på 1660-talet efter ritningar av Nicodemus Tessin d.ä. och med till- och ombyggnader från 1700-talet. Parken med barockanläggning och engelsk park och en lång rad byggnader för olika ändamål, bl a teatern, bostadsflyglar, Kina lustslott, koppartält och Götiska tornet. Manufakturmiljön Kanton från 1700-talet och servicesamhället Malmen med slottets förvaltningsbyggnader och ett till stora delar självvuxet hantverkar-samhälle. Färjeläge och gästgiveri med anor sedan 1600-talet samt andra uttryck för rekrea-tionsmiljön. Lovöns storskaliga jordbrukslandskap med karaktären av herrgårdslandskap med stora åkrar, alléer och små herrgårdsanläggningar. Lovöns medeltida sockenkyrka med huvudsaklig prägel av 1600- och 1700-talens ombyggnader.

B. Resterna av två boplatser från yngre stenåldern, en komplex bronsåldersmiljö med gravar och flera boplatser samt många gårdsgravfält från järnåldern.

I området ingår även:

Wallenbergfamiljens Malmviks herrgård på Lindö samt familjens begravningsplats. Sommarvillor.

I tabellerna nedan har Trafikverket sammanställt alla de synpunkter som framförts på lokaliseringen, från kommentarer på kompletteringen till tillåtligheten (fråga 4) 2009 till synpunkter som inkommit fram till och med utställelsen av arbetsplanen med alternativ 1b 2011, oavsett om de framförts som ett hot eller ej. Lokaliseringsalternativ har under arbetsplanens framtagande samråts om med de intressenter som regeringen angav i villkor 1 för tillåtligheten.

Tabell 1: I tabellen redovisas framförda synpunkter på förändringar i kulturvärden och Trafikverkets bedömning av hur dessa förändringar påverkar riksintresset K och världsarvet samt huruvida påverkan skiljer sig för alternativ 1b och 8b. Förändringarna redovisas utifrån om de uppkommer i driftskedet eller i byggskedet.

Framförda förändringar av <u>kulturvärden</u> med påverkan inom område för riksintresse K	Framfört av/när	TrV bedömning av påverkan på världsarvet
Trafikpåverkan		
Trafik genom Drottningholm -hotar världsarv - FS innebär ny genomfartstrafik	RAÄ, SFV och Ekerö kommun i samband med överenskommelsen 2011-04-07 RAÄ remissvar 2011-09-12 RAÄ under arbete med arbetsplanen (Lovögruppen) RAÄ i brev till Unesco 2011-05-20 RAÄ remissvar 2011-09-12 SFV under arbetet med arbetsplan (Lovögruppen) SFV remissvar 2011-09-13 ICOMOS formellt samråd 2009 ICOMOS Sverige remissvar 2011-08-09	Trafikverket noterar att samsyn råder om att effekterna av trafiken genom Drottningholm är det största hotet för världsarvets status. Trafikverkets analyser visar att Förbifarten ger minskad trafik genom världsarvsområdet i förhållande till nollalternativet, dvs om förbifarten inte byggs. Med utbyggnaden öppnas också möjligheter att styra delar av trafiken så att den inte går genom världsarvsområdet. Alternativ 8b ger en aning lägre trafikflöden genom världsarvsområdet. Dämpningen är inte så stor att den innebär att man kommer åt det underliggande problemet med stora trafikmängder genom världsarvet. För båda alternativen gäller att påverkan blir mindre med förbifarten och därmed hotar inget av alternativen världsarvet.
Risk för ökad tung trafik genom världsarvet och i buffertzonen	RAÄ remissvar 2011-09-12	När Förbifarten är klar kan Ekerövägen avlastas en stor del av den tunga trafiken, som styrs om till Förbifarten, som kommer att bli ny rekommenderad primär transportväg för farligt gods.

Framförda förändringar av kulturvärden med påverkan inom område för riksintresse K	Framfört av/när	TrV bedömning av påverkan på på världsarvet
		Placeringen av cirkulationerna påverkar inte denna fråga, som inte heller regleras i arbetsplanen, och är inte alternativskiljande. Projektet innebär en möjlighet till minskad tung trafik, och innebär inget hot mot världsarvet.
Höga hastigheter påverkar världsarvet och det omgivande landskapet genom buller Ökad trafik skadar Lovöns miljö	ICOMOS Sverige remissvar 2011-08-09 Nej till Västerleden formellt samråd	Hastigheterna är lägre eller oförändrade på denna sträcka än idag, varför världsarvet påverkas i positiv riktning i båda alternativen.
Tpl på Lovö kan förstöra den vilsamma tidlösa naturstämningen i parken och skada Drottningholm	Drottningholmsparkens vänner remissvar 2011-08-29	Oavsett alternativ kommer inte buller från anslutningspunkterna att påverka parkmiljön. Trafikverkets analyser visar att trafiken genom världsarvet minskar vid Förbifartens öppnande och är således positivt för upplevelsen av parken.
Visuell påverkan		
-förändringar eller anläggningar synliga från världsarvet kan hota det -placering av tpl på Lovö äventyrar världsarvets status	RAÄ under arbete med arbetsplanen (Lovögruppen) RAÄ i brev till Unesco 2011-05-20 RAÄ, SFV och Ekerö kommun i överenskommelsen 2011-04-07 ICOMOS formellt samråd 2009 RAÄ under arbete med arbetsplanen (Lovögruppen)	Trafikverket har genom siktstudier mm kunnat konstatera att ingen av de föreslagna cirkulationsplatserna kommer att synas från världsarvet. Ventilationstorn, belysning etc. kan komma att synas men Trafikverket bedömer att detta kan hanteras genom omsorgsfull gestaltning och bevarande av skogsriddåer (hanteras i skötselplanen till naturreservatet). Ingen av anslutningarna kommer att vara synlig från världsarvet. Trafikverket bedömer att påverkan blir lokal på riksintresset och att världsarvet inte hotas i något av alternativen.

Framförda förändringar av kulturvärden med påverkan inom område för riksintresse K	Framfört av/när	TrV bedömning av påverkan på på världsarvet
-trafikplatsen vid Edeby påverkar det småskaliga öppna landskapet, boendemiljö, jordbruk, kultur- och naturmiljö samt möjligheten att uppleva dessa värden -placering enligt alt 1b påverkar Edeby gård som är en viktig kulturhistorisk knutpunkt och genom störning i ett öppet landskap påverkar det världsarvsområdet -placeringen enligt alt 1b påverkar världsarvet mer än alt 8b eftersom det ligger närmare världsarvet	SFV remissvar 2011-09-13 ICOMOS Sverige remissvar 2011-08-09 SFV synpunkter i bakgrundsbeskrivning till överenskommelsen 2011-04-07	Anslutningen av förbifarten vid Edeby ligger närmare världsarvet i alternativ 1b än i 8b, men väl dolt från världsarvet. Även i alternativ 8b påverkas miljön lokalt kring Edeby gård genom luftutbytesstationen lokaliserad till huvudtunnelns sträckning. Trafikverket menar att utformningen och lokaliseringen av trafikplatsen till det lilla landskapsrummet vid Edeby begränsar den visuella påverkan på riksintresset Lovö-Lindö., Även alternativ 8b ger visuell påverkan på riksintresset genom att påverka riksintresset vid Malmviks herrgård och genom närheten till griftegården Placeringen i det öppna landskapet, med visuell påverkan i det stora landskapsrummet på Lindö. Gravfältet vid Edeby gård påverkas inte av lokaliseringen av en cirkulationsplats vid Edeby eller av luftutbytesstationens placering. Trafikverket bedömer att det förhållandet att trafikplatsen inte kommer vara synlig från världsarvet och att buller från trafikplatsen inte kommer att nå världsarvsområdet medför att påverkan på världsarvet i alt. 1b, trots att den ligger närmare världsarvet, inte kommer att vara större än för alt. 8b. Trafikverket bedömer att världsarvet inte hotas med något av alternativen.

Framförda förändringar av kulturvärden med påverkan inom område för riksintresse K	Framfört av/när	TrV bedömning av påverkan på världsarvet
-utformning av ramptunnelmynningar och cirkulationer kan påverka möjligheten att avläsa det historiska landskapet	Ekerö kommuns remissvar 2011-09-13	Oavsett alternativ kommer utformning av ramptunnelmynningar och cirkulationer göras så att de anpassas till omgivningen och möjligheten att avläsa det historiska landskapet. Trafikverket har för avsikt att utforma trafikplatsen med trafikanordningar så att den visuella påverkan på världsarvet minimeras. Trafikverket bedömer att påverkan blir lokal på riksintresset och att världsarvet inte hotas.
-bro för gång- och cykeltrafik norr om Edeby kan störa landskapsbilden i det kulturhistoriskt värdefulla landskapet	SFV remissvar 2011-0-13 Föreningen Rädda Lovö remissvar 2011-08-24	I alt 1b anläggs en ny gc-bro över Ekerövägen vid Edeby. Bron är nödvändig för att möjliggöra att gång- och cykelvägen byter sida. Det finns således en skillnad i vad som kan uppfattas från världsarvets sydligaste delar (Kanton). Trafikverket bedömer dock att gestaltningen av bron är möjlig att ske på ett sådant sätt att världsarvet inte hotas. I alternativ 8b måste gc-vägen byta sida någonstans mellan Edeby och Tillflykten, samt på Lindö i form av en bro. Denna kommer att synas i landskapet, men påverkar inte världsarvet.
-följexploateringar förändringar på Lovö påverkar världsarvet	RAÄ under arbete med arbetsplanen (Lovögruppen)	Risken för följdexploateringar försvinner i och med att Lovö blir naturreservat. Världsarvet påverkas inte, oavsett alternativ.
- påverkar riksintresset/buffertzonen delen Lindö samt griftegården på Lindö	Malmviks gård formellt samråd 2009 Ekerö kommuns synpunkter i bakgrundsbeskrivning till överenskommelsen 2011-04-07	Trafikverket instämmer att påverkan på riksintresset sker i alternativ 8b genom närheten till griftegården och placeringen i det öppna landskapet, med visuell påverkan i det stora landskapsrummet. Ny gång- och cykelbro måste anläggas i herrgårdslandskapet och även den påverkar landskapet visuellt. Inga registrerade fornlämningar påverkas. De lokala konsekvenserna är likartat med Edeby om än av

Framförda förändringar av kulturvärden med påverkan inom område för riksintresse K	Framfört av/när	TrV bedömning av påverkan på världsarvet
		<i>något annorlunda karaktär eftersom det omgivande storskaliga landskapet skiljer sig från Edebys lilla landskapsrum. Skillnaden i påverkan på världsarvet beskrivs i övriga punkter.</i>
<i>- aktivt jordbruk kan påverkas och med det möjligheten att bevara det öppna kulturlandskapet</i>	<i>SFV remissvar 2011-09-13 Ekerö kommuns remissvar 2011-09-13 LST yttrande över arbetsplanen 2012-06-18 LST yttrande över arbetsplanen 2012-06-18 (bilaga1)</i>	<i>Båda alternativen påverkar jordbruksmark inom riksintresset, i delar av riksintresset där markanvändningen är en del av uttrycket för riksintresset. För båda alternativen kan lösningar tas fram för att tillgodose brukarens möjlighet att nå sina arealer. För riksintresset är skillnaden mellan alternativen att alt 1 tar mark vid Edeby gård medan alternativ 8 tar mark på Lindö. Oavsett alternativ så har Trafikverket ett ansvar att i så stor utsträckning som möjligt se till att pågående markanvändning kan fungera oavsett vem som är ägare till marken. Trafikverket bedömer att riksintresset påverkas men att världsarvet inte hotas.</i>
BYGGSKEDET		
<i>-äldre vägnät som nyttjas under byggtiden kan förändras</i>	<i>Ekerö kommuns remissvar 2011-09-13</i>	<i>Oavsett alternativ kommer det äldre vägnätet på Lovö delvis att användas. Någon skillnad i påverkan på världsarvet bedöms inte uppstå. Trafikverket bedömer att världsarvet inte hotas.</i>
<i>-konventionella skogsbruk kan påverka möjligheten att skydda världsarvet från arbetstunneln med etablering och luftutbytesstationerna</i>	<i>LST yttrande över arbetsplanen 2012-06-18 (bilaga1)</i>	<i>Båda alternativen påverkar skogsmark med konventionellt skogsbruk inom riksintresset. Den del av skogen som är särskilt viktig att bevara för att skydda världsarvet från visuell påverkan är den skog som skiljer platsen för arbetstunnel</i>

Framförda förändringar av kulturvärden med påverkan inom område för riksintresse K	Framfört av/när	TrV bedömning av påverkan på på världsarvet
		med etablering vid Edeby och luftutbytesstationerna. Denna plats är den samma oavsett alternativ. Reservatets skötselplan kommer att innebära att skogen inte avverkas så att skyddet mellan världsarvet och anläggningarna försvinner. Någon skillnad i påverkan på världsarvets värde bedöms inte uppstå. Trafikverket bedömer att världsarvet inte hotas.
-byggskedet kan ge bestående skador för lång tid framåt	ICOMOS Sverige remissvar 2011-08-09	Båda alternativen påverkar platsen för arbetstunnel med etablering vid Edeby. Denna plats är den samma oavsett alternativ. Trafikverket har gjort ett kulturantikvariskt kontrollprogram och ska med hjälp av kulturantikvarisk utsättning säkra att natur- och kulturvärden inte tar skada. . Irreversibla ingrepp får inte göras. För platsen kommer återställningsplan att tas fram i samråd med kulturvårdande myndigheter. För alternativ 8b krävs även en etablering på Lindö. Påverkan på riksintresset blir således något större med alternativ 8b i byggskedet. Någon skillnad i påverkan på världsarvets värde bedöms inte uppstå. Trafikverket bedömer att världsarvet inte hotas.

Tabell 2: I tabellen redovisas framförda synpunkter på förändringar i naturvärden och Trafikverkets bedömning av hur dessa förändringar påverkar riksintresset K och världsarvet samt huruvida påverkan skiljer sig för alternativ 1b och 8b. Förändringarna redovisas utifrån om de uppkommer i driftskedet eller i byggskedet.

Framförda förändringar i naturvärden, med påverkan inom område för riksintresse K	Framfört av/när	TrV bedömning av påverkan på världsarvet
DRIFTSKEDET		
Hela trafikplatsen bör placeras utanför Lovö för att skydda Edeby ekhage(natura 2000)	Föreningen Rädda Lovö formellt samråd 2009 Mälaröarnas naturskyddsförening formellt samråd 2009 Privatpersoner Lovö formellt samråd 2009	Alternativ 1b och 8b är lika i denna fråga. Trafikverkets bedömning är att en anslutning till väg 261 vid Tillflykten inte påverkar Edeby ekhages gynnsamma bevarandestatus och inte heller påverkar riksintresse K, varför Trafikverket gör bedömning att detta inte kan påverka världsarvets värden.
Cirkulationsplats vid Tillflykten påverkar det småskaliga öppna landskapet, boendemiljö, jordbruk, kultur- och naturmiljö	SFV remissvar 20110913	Trafikverkets bedömning är att en anslutning till väg 261 vid Tillflykten genom förändringar av bryn och skog vid tunnelpåslag och ramper ger samma påverkan på naturvärden i alternativ 1b som 8b. Påverkan på riksintresset är lokalt och avgränsat. Påverkan görs i landskapsrummet kring anslutningen men begränsas till detta landskapsrum, som inte är synligt från världsarvet, varför Trafikverket gör bedömning att detta inte kan hota världsarvets värden.
Angörings- och servicevägar mm -kan påverka värdefulla brynzoner	Ekerö kommuns remissvar 2011-09-13	I möjligaste mån har arbetsplanen anpassat gränser så att brynzoner lämnas intakta. Oavsett alternativ påverkas brynzoner vid tunnelpåslagen i likande omfattning och lokalt. Oavsett alternativ berörs inga brynzoner som kan ses från världsarvet, varför Trafikverket gör bedömning att inget av alternativen kan hota världsarvets värden.
Buller från luftutbytesstationer -kan påverka omgivande naturområde som används för	LST yttrande över arbetsplanen 2012-06-18	Läget på luftutbytesstationerna är detsamma för båda alternativen och därmed samma förändring i de båda alternativen. Trafikverket bedömer att påverkan blir lokal men att det inte blir någon påverkan på världsarvet då

Framförda förändringar i naturvärden, med påverkan inom område för riksintresse K	Framfört av/när	TrV bedömning av påverkan på världsarvet
<i>friluftsliv</i>		<i>bullret från luftutbytesstationerna inte sprider sig till världsarvsområdet.</i>
Statens fastighetsverks konventionella skogsbruk <i>-kan påverka så att anläggningar blir synliga från det omgivande landskapet</i>	LST yttrande över arbetsplanen 2012-06-18	Alt 1b: Visuell påverkan i de fall skog avverkas som skyler cirkulationen och luftutbytesstationen vid Edeby. Alt 8b: Visuell påverkan i de fall skog avverkas som skyler luftutbytesstationen vid Edeby. Påverkan på naturvärden är begränsad i båda fallen. En eventuell avverkning ger en reversibel och i tid begränsad visuell påverkan på världsarvet. Om avverkning sker innebär således alt. 1b en större visuell påverkan än alt. 8b. Trafikverket bedömer dock att avverkningen i båda alternativen kommer att begränsas genom reservatets skötselplan. Inget av alternativen bedöms kunna hota världsarvet.
BYGGSKEDET		
Arbets- och etableringsområdet vid södra arbetstunnelmynningen <i>-påverkar al/björkkärr</i> <i>-påverkar lövskog med ekar</i>	SFV remissvar 2011-09-13	Påverkan på riksintresset är densamma för båda alternativen eftersom etableringsområdet är det samma och tillfällig. Påverkan på världsarvet skulle kunna bli visuell i byggskedet, om den skyddande trädridån mellan etableringsområdet skulle avverkas, se figur 5 remissvar 2013-05-20. Trädridån ingår inte i den mark som arbetsplanen redovisar för tillfälligt eller permanent nyttjande. Området ingår dock i naturreservatet och kommer att regleras i skötselplanen. Trafikverket bedömer att arbetstunneln och etableringsområde har avgränsats så att påverkan på naturvärden minimeras och så att

<i>Framförda förändringar i <u>naturvärden</u>, med påverkan inom område för riksintresse K</i>	<i>Framfört av/när</i>	<i>TrV bedömning av påverkan på världsarvet</i>
		<i>påverkan även på riksintresset blir litet och att detta inte kan utgöra hot mot världsarvets värde.</i>
<i>Hamn vid Malmviken</i> <i>-påverkar strandskog</i>	<i>SFV remissvar 2011-09-13</i>	<i>Påverkan på riksintresset är den samma för båda alternativen. Påverkan är tillfällig och lokal, och området ligger utom synhåll från världsarvet. Trafikverket gör bedömningen att detta inte kan påverka världsarvet.</i>

Svar fråga 3 & 4 remiss**4 Alternativavskiljande aspekter samt lokalisering**

Den sökande anmodas, utifrån befintlig underlag i ärendet samt svaren på frågorna ovan, fördjupa redovisningen av hur de alternativavskiljande aspekterna av alternativ 1 b och 8 b har bedömts, värderats och sammanvägts inför valet att utforma förslaget till arbetsplan enligt alternativ 1 b.

Regeringen har inte tagit ställning till lokaliseringen av Förbifart Stockholms anslutning till väg 261. Arbetet med arbetsplanen innehåller därför ett stort mått av ytterligare lokaliseringsutredning. Den sökande anmodas mot den bakgrunden att redovisa hur förslaget till arbetsplan uppfyller kravet i 2 kap. 6 § miljöbalken om att det, för en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde, ska väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Trafikverkets svar:

Utformningen av anslutningsalternativ 1b och 8b har beskrivits i remissvar daterat 2013-05-20. De beskrivs därför inte på nytt i detta svar. I samma remissvar redovisades en jämförelse av alternativen och en sammanfattande bedömning av påverkan i bilaga 3 till remissvaret. Trafikverket har som underlag för bedömningarna använt utredningarna som gjorts i förarbetet till arbetsplanens miljökonsekvensanalys enligt det som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen på sidorna 578-579 samt erfarenheter från samråd. Utredningarna har omfattat hela vägkorridoren.

4.1 Sammanvägd bedömning för val av anslutningsalternativ

Vid valet av anslutningsalternativ på Lovö gör Trafikverket bedömningen att både alternativ 1b och 8b uppfyller ställda funktionskrav och att de sammantaget är likvärdiga till stora delar ur de aspekter som redovisats i bilaga 3 till remissvar 1, men med mindre fördelar respektive nackdelar. Trafikverket har i sin värdering av dessa aspekter inte funnit att någon fördel/nackdel är av sådan vikt att den är av avgörande betydelse för valet av lokaliseringsalternativ. Värderingen av dessa aspekter redovisas i tabellen nedan.

Utifrån ett samlat perspektiv gjorde Trafikverket bedömningen att det bästa möjliga avvägda anslutningsalternativet var 1b. I det samlade perspektivet har till aspekterna i tabellen i bilaga 3, remissvar 1 daterat 2013-05-20 också lagts anslutningsalternativets påverkan på regionens och kommunens utveckling, påverkan på världsarvet och riksintressen, verksamheter, risker för människors hälsa samt uppfyllelse av ändamålet. Hur dessa aspekter värderats för val av anslutningsalternativ framgår av punktlistan nedan.

- Kommunens markanvändningsplaner**

Alternativ 1b är det alternativ som av Trafikverket bedöms ge störst möjlighet till regionens och kommunens fortsatta utveckling. Alternativet innebär att kommunens expansion i och omkring Ekerö centrum enligt beskrivning i översiktsplanen kan fortgå utan påverkan från förbifartens anläggningar på Lindö.

Området för cirkulationen på nordöstra Lindö, enligt alternativ 8b, är utpekad som ett tätortsnära naturområde i översiktsplanen med bevarandevärde enligt 3 kap 6§ miljöbalken.

Alternativ 8b kunde inte accepteras av Ekerö kommun utifrån det intrång det skulle medföra på kommunens framtida utvecklingsplaner enligt gällande översiktsplan med påverkan på människors hälsa och miljö, vilket utförligare beskrivits i svar på fråga 1.

Trafikverket har värderat att samstämmighet med kommunens översiktsplan och kommunens uttalade vilja är en viktig del för att nå projektmålet ”ge förutsättningar för en region med stark tillväxt”.

Kommunens markanvändningsplaner som redovisade i översiktsplanen har vägt tungt i beslutet om lokaliseringsalternativ.

- **Hot mot världsarvet**

Trafikverkets bedömning är att varken anslutningsalternativ 1b eller 8b kan hota världsarvet men att båda alternativen påverkar riksintresset för kulturmiljövård negativt, se även punkt nedan. För det främsta hotet, som utgörs av effekten av ökad trafik, innebär Förbifart Stockholm en positiv påverkan då trafikprognoser visar att trafikflödena genom världsarvet minskar vid förbifartens öppnande, se även svar fråga 2.

Aspekten världsarvet har inte vägt tungt i beslutet om lokaliseringsalternativ eftersom inget av alternativ 1b eller 8b bedömts medföra förändringar som föranleder att världsarvet skulle kunna hotas.

- **Riksintresse Kulturmiljövård Lovö-Lindö (4 kap. miljöbalken)**

Värdena har tidigare beskrivits i miljökonsekvensbeskrivningen till arbetsplan, underlagsrapport Kulturhistorisk landskapsanalys Lovö och Lindö samt Kulturmiljöanalys. Fornlämningsmiljö beskrivs i figur 17.19 i miljökonsekvensbeskrivningen till arbetsplan.

Bebyggelsemiljöer vid Edeby gård respektive Lindö gård påverkas av respektive alternativ. Alternativ 1b påverkar kulturmiljön negativt kring Edeby gård och förståelsen för det kulturhistoriska landskapet. Påverkan är stor i det lilla landskapsrummet men dock begränsad till en lokal visuell påverkan.

Alternativ 8b påverkar Malmviks gård och begravningsplatsen och med visuell påverkan i kulturlandskapet på Lindö.

Inga fornminnen bedöms påverkas av något av alternativen.

Riksintresseaspekten har vägts in i beslutet för val av lokaliseringsalternativ till fördel för alternativ 8b.

- **Verksamheter**

Alternativ 1b påverkar statligt ägd jordbruksmark på Lovö och alternativ 8b påverkar privat ägd jordbruksmark på Lindö. För att minimera påverkan på världsarvet kommer den produktionsskog som ägs av staten och utgör en barriär mot visuell påverkan att undantas från fortsatt skogsdrift. Trafikverket har bedömt att detta utgör ett mindre intrång i pågående verksamhet än bortfall av jordbruksmark i privat ägo.

Verksamhetsaspekten har vägts in i beslutet för val av lokaliseringsalternativ till fördel för alternativ 1b.

- **Hänsynsregel (2 kap. 3§ miljöbalken)**

Alternativ 8b ger ca 750 – 1000 m längre ramptunnlar totalt. Ramptunnlarna till Lindö i alternativ 8b är ca 2,1 km respektive 2,5 km och i alternativ 1b är ramptunnellängden till Edeby ca 1,8 km respektive 1,9 km. Ur trafikantsynpunkt är längre färd i tunnlar sämre då konsekvenserna av olycka i tunnel är större än på ytan.

Hänsyn har tagits till att minimera påverkan (försiktighetsmått) på människors hälsa vid val av anslutningsalternativ till fördel för alternativ 1b.

- **Ändamål (2 kap. 6 § miljöbalken)**

Trafikverket har lagt ner ett omfattande arbete för att utreda lämplig lokalisering av anslutningen till väg 261, med särskilt utökat samråd. Processen har lett fram till att alternativ 1b är den lämpligaste lösningen på anslutningen till väg 261, i syfte att uppnå ändamålet med Förbifart Stockholm.

Förbifart Stockholm syftar till att knyta samman norra och södra Stockholmsregionen, minska sårbarheten i trafiksystemet och förenkla vardagen för människor som bor och verkar i denna växande region. Ändamålet med Förbifart Stockholm är därmed att ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt. Trafikverket har gjort bedömningen att alternativ 1b är det alternativ som bäst kan uppfylla detta ändamål utan intrång på kommunens framtida utvecklingsplaner och utan intrång på tätortsnära naturområde enligt gällande översiktsplan.

Alternativ 1b är också det alternativ som bäst uppfyller det transportpolitiska målet, att utarbeta samhällsekonomiskt effektiva lösningar, eftersom anslutningsalternativ 1b kan utföras till en lägre kostnad och medför mindre berguttag och därmed mindre utnyttjande av naturresurser och mindre energikrävande transporter än alternativ 8b.

För val av anslutningsalternativ har Trafikverket gjort bedömningen att alternativ 1b är den mest samhällsekonomiskt effektiva lösningen som bidrar till att ändamålet kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö.

Tabellen nedan är en utveckling med värderingar av den tabell som redovisades i bilaga 3 i tidigare remissvar. Kulturmiljöaspekten har lyfts ut från den tidigare redovisade tabellen för att beskrivas i punktlistan i den samlade bedömningen under världsarv och riksintressen.

Tabell 3: Trafikverkets bedömning och värdering av anslutningsalternativ 1b och 8b

Aspekt	Bedömning* av påverkan för Alternativ 1b	Bedömning* av påverkan för Alternativ 8b	Trafikverkets värdering av påverkan för val av anslutningsalternativ
Vägutformning och trafik			
<i>Framkomlighet</i>		(+) Prognoserna indikerar en något minskat trafikflöde på trafiken i relationen Bromma - Skärholmen jämfört med alt 1b.	Minskningen i alternativ 8b är en effekt av längre ressträcka. Att bygga längre vägar för vissa resmönster är inte ett argument för att framkomligheten ska bli bättre för andra resmönster. Skillnaden i framkomlighet har inte värderats som avgörande.
<i>Tillgänglighet</i>		+ Förbindelsen Skärholmen – Tappström kortas	Den något kortare vägsträckan mellan Skärholmen och Tappström har värderats som en viss fördel till alternativ 8b.
<i>Kollektivtrafik</i>	(+) Kortare väg totalt för bussar som färdas på Förbifarten och ska angöra busshållplats längs Ekerövägen och sedan vidare på Förbifarten p g a längre ramptunnlarna i alternativ 8b.	(+) Kortare omväg på ytan för bussar som ska mellan Förbifarten och Ekerö centrum.	Båda alternativen ger fördelar för kollektivtrafiken dock på olika sätt. Trafikverket har inte värderat dessa fördelar som avgörande.

Aspekt	Bedömning* av påverkan för Alternativ 1b	Bedömning* av påverkan för Alternativ 8b	Trafikverkets värdering av påverkan för val av anslutningsalternativ
<i>Gång- och cykeltrafik</i>			Trafikverket har inte gjort någon alternativskiljande bedömning med avseende på gång- och cykeltrafik utifrån ett tekniskt perspektiv.
<i>Trafiksäkerhet på ytvägnätet.</i>			Trafikverket har inte gjort någon alternativskiljande bedömning med avseende på trafiksäkerhet på ytvägnätet.
<i>Lindötunneln</i> <i>Skyltning, belysning och vägvisning</i>			Trafikverket har inte gjort någon alternativskiljande bedömning med avseende Lindötunneln eller väganordningar.
<i>Tunnelsäkerhet</i>		750 meter längre ramptunnlar minskar säkerheten	Ur trafikantsynpunkt är längre färd i tunnlar sämre då konsekvenserna av olycka i tunnel är större än på ytan. Trafikverkets har med försiktighetsmättet värderat denna skillnad i den samlade bedömningen. (värderas inte sammantaget i denna tabell)
<i>Berg och geoteknik</i>			Trafikverket har inte värderat skillnader mellan alternativen som avgörande för val av alternativ utifrån ett tekniskt perspektiv.
<i>Hydrogeologi</i>			Trafikverket har inte värderat skillnader

Aspekt	Bedömning* av påverkan för Alternativ 1b	Bedömning* av påverkan för Alternativ 8b	Trafikverkets värdering av påverkan för val av anslutningsalternativ
			mellan alternativen som avgörande för val av alternativ.
<i>Installationer</i>			Trafikverket har inte värderat skillnader mellan alternativen som avgörande för val av alternativ utifrån ett tekniskt perspektiv.
Miljökonsekvenser**			
<i>Naturmiljö</i> (Klass 1-4 där 4 har lägst värde) (Se karta 17.17 i MKB till arbetsplan) Underlagsrapporterna Naturvärdesbedömning 2008-10-13 Kompletterande Naturvärdesinventering av Akalla och Lindö 2010-07-08	Störningar i lokalt intresseområde naturområden av klass 4.	-	Trafikverket har värderat denna skillnad med avseende på skada på mer känslig naturmark till viss nackdel för alternativ 8b.
<i>Friluftsliv</i> Se karta 17.21 i MKB till arbetsplan Samt Ekerö kommuns översiktsplan		Störningar i område för närrekreation enligt Ekerökommuns översiktsplan.	Trafikverket har värderat skillnad i intrång på utpekad tätortsnära naturområde som nackdel för alternativ 8b i den samlade bedömningen.(värderas inte sammantaget i denna tabell)
<i>Boendemiljö</i>	Bullerstörningar för boende vid Edeby	Bullerstörningar för boende Lindö	Trafikverket värderar skillnaden som liten mellan alternativen och

Aspekt	Bedömning* av påverkan för Alternativ 1b	Bedömning* av påverkan för Alternativ 8b	Trafikverkets värdering av påverkan för val av anslutningsalternativ
<i>Buller</i> (Se MKB karta 17.31, 17.32, 17.33) För en cirkulation på Lindö har inga beräkningar gjorts utan slutsatser dragits ur de beräkningar som är gjorda för bullerutbredning kring de två andra cirkulationerna. <i>Luftkvalitet</i> Se fig 17.29 och 17.30 i MKB till arbetsplan)	gård Några problem med luftkvaliteten bedöms inte uppstå	Några problem med luftkvaliteten bedöms inte uppstå	därmed inte som avgörande för val av alternativ.
Vägarkitektur			
<i>Landskapsmässiga förutsättningar</i>	+ Avgränsat landskapsrum	- Öppnare exponerat landskapsrum utan topografiskt skydd mot tätorten	Trafikverkets bedömning är att exponeringen vid Edeby är enklare att begränsa och att den visuella influensen av alt 8 b påverkar ett större område även utanför Lindö. Trafikverket har värderat skillnaden mellan alternativen som avgörande för val av alternativ till fördel respektive nackdel för alternativen.
<i>Landskapsanpassning</i>	- Ianspråktagar hela det avgränsade landskapsrummet och ger höga bergsskärningar	+ Goda möjligheter att terrängmodellera för en god anpassning till omgivande terräng	Trafikverket har värderat skillnaden mellan alternativen som avgörande för val av alternativ till fördel

Aspekt	Bedömning* av påverkan för Alternativ 1b	Bedömning* av påverkan för Alternativ 8b	Trafikverkets värdering av påverkan för val av anslutningsalternativ
	mot tunnelmynningen.		respektive nackdel för alternativen.
Byggskedet			
<i>Bergvolymen och övriga byggreglaterade</i>		- 70-80 000 m3 större bergvolym ska nå Malmviken för vidare transport	Trafikverket menar att denna aspekt ökar komplexiteten i byggskedet och påverkan på natur- och kulturmiljö, friluftsliv och boendemiljöer under byggtiden i och med att belastningen på hamnen på södra Lovö ökar samt utökat etableringsområde på Lindö. Trafikverket har värderat skillnaden mellan alternativen som avgörande för val av alternativ till nackdel för alternativ 8b.

*Bedömningarna beskrivs i remissvar daterat 2013-05-20. I vissa fall har dessa utvecklats något i denna tabell.

** Kulturmiljö utvecklas i denna sammanställning under punkterna i den samlade bedömningen och redovisas därför inte även här.