



Trafikverket  
Region Stockholm  
17290 Sundbyberg

2011-08-09

**Världsarvet Drottningholm, Förbifart Stockholm och Ekerövägen;  
Synpunkter på arbetsplan och med den sammanhängande planering**

**Sammanfattning**

ICOMOS SWEDEN har tidigare vid flera tillfällen uttryckt sin djupa oro för att världsarvet Drottningholm på grund av ökande trafik redan i dag utsätts för oacceptabel miljöpåverkan och för att nu aktuella planer kommer att skada grundläggande kultur- och upplevelsevärden. ICOMOS SWEDEN avråder bestämt Trafikverket från att fullfölja arbetet i enlighet med det nu redovisade förslaget. Anslutningsramperna till tunneln ger med nuvarande lokalisering förödande ingrepp i det småskaliga odlingslandskapet. Förutsättningar finns för att placera dem på ett för världsarvet mer skonsamt sätt.

Nu redovisad arbetsplan omfattar inte alla delar av Ekerövägen som passerar genom världsarvet och över dess skyddszon. Det gör det onödigt svårt att bilda sig en välgrundad uppfattning om förslagets konsekvenser för helhetsmiljön och urholkar möjligheten till medinflytande. I och med föreslagen breddning också av denna och växande trafikvolym ökar dess miljöpåverkan drastiskt. Att vägbanan skulle kunna minska och att vägen genom världsarvet i princip skulle kunna förbehållas kollektivtrafik när förbifarten är färdig nämns inte ens trots att de Ekeröbor som då vill åka bil inte längre behöver ta vägen genom världsarvet. ICOMOS SWEDEN rekommenderar bestämt Trafikverket att som villkor för förbifarten säkerställa att Ekerövägen anpassas till världsarv och landskap så fort som förbifarten kommer i funktion.

ICOMOS SWEDEN anser att trafikverkets planer tyder på en pinsam brist på insikt om avsikten med världsarvskonventionen och om de krav som den ställer. ICOMOS SWEDEN anser att merparten av de åtgärder som föreslås som kompensation för intrång i världsarvet och dess buffertzon på Lovö och som tidigare överenskommit mellan i arbetet inblandade parter borde ha genomförts för länge sedan helt oavsett förbifarten.

Enligt världsarvskonventionen ska varje stat enkelt uttryckt göra *allt som den har möjlighet till för att skydda sina världsarv*. Att ta konventionen på allvar måste innebära att argumenten för åtgärder som skadar världsarvet och dess skyddszon v måste prövas noga. ICOMOS SWEDEN kan omöjligt uppfatta att trafikverkets argument om ökade kostnader eller en enskild kommuns önskan att bygga bostäder nära världsarvet är tillräckliga. I ett land som Sverige, med i ett internationellt perspektiv stora möjligheter borde vi kunna sätta ribban högre. ***Frågan om bevarad världsarvsstatus kommer därför med all sannolikhet att behöva prövas.***

**Lokaliseringen av tunneln förutsätter största möjliga hänsyn till världsarvet.** Med tanke på det stora behovet av att knyta ihop Stockholms nordvästra med dess sydvästra delar, så att inte all trafik måste passera genom centrum och närförort, och med tanke på de möjligheter den ger att avleda trafik från världsarvet, kan ICOMOS SWEDEN försvara att tunneln för förbifarten lokaliserats till världsarvets skyddszon på Lovö så nära slott och park. Det förutsätter dock att mesta möjliga hänsyn till världsarvet tas för att minimera de skador som också en tunnel för med sig. I föreliggande förslag har så inte skett.

I det nu presenterade förslaget är de två lägena för anslutningsramper mellan förbifart och Ekerövägen med vidhängande cirkulationsplatser förlagda på Lovö trots att det är såväl funktionellt, tekniskt som ekonomiskt möjligt lokalisera dem på intilliggande halvö Lindö, som ligger längre från själva världsarvsområdet.

Det närmast världsarvet avses att placeras alldeles intill Edeby gård, en för Lovö och för världsarvet kulturhistoriskt viktig knutpunkt som varit boplats ända sedan vår tideräknings början under yngre järnåldern. Det är i omedelbar närhet till de många gravfält och andra viktiga historiska lämningar som omger gården och mindre än 1 km från världsarvsområdet med de störningar som det för med sig i ett öppet landskap. Genom att ramperna måste skäras ner igenom ett av öns höjdparter så blir ingreppet förödande. De ytor, stora som många fotbollsplaner, som de tar i anspråk är enorma i relation till det småskaliga odlingslandskapet. Inte mycket kommer att vara kvar av känslan av hur Ekerövägen böljade genom landskapet eller av landskapets speciella karaktär. De andra två anslutningarna planeras att ligga vid Tillflykten, vilket är längre från världsarvet, men här befinner man sig dessutom i direkt anslutning till ett natura 2000-område.

***Det är ICOMOS SWEDEN s bestämda rekommendation till Trafikverket att finna för världsarv och skyddszon mer skonsamma lösningar utanfr Lovö för anslutningspunkter till Ekerövägen***

#### **Skonsammare förslag avvisas**

Den lokalisering av anslutningsramperna som ICOMOS SWEDEN anser skulle kunna accepteras sträcker sig mot tätorten Tappström i stället för som Trafikverket föreslår mot världsarvsområdet. Förutom att de ligger längre ifrån världsarvet och i en perifer del av skyddszonen och därför stör världsarvet mindre utgår dess lokalisering ifrån att öborna och deras besökare ska kunna nå förbifarten så snabbt som möjligt och att för alla andra är förbifarten just bara en förbifart och ska därför vara svårare att nå. Förslaget är tekniskt och funktionellt fullt genomförbart. Nackdelen är att det är någon procent dyrare i relation till förbifartsprojektet i dess helhet och att det ger något längre körtid i tunnel för att nå Ekerövägen. Trafikverkets argument emot är framförallt att det ligger närmare planerad bostadsbebyggelse vid Tappström och på Lindö. Men ett avstånd på nära 1 km borde i det sammanhanget inte vara ett allvarligt problem. Det ligger nära till hands att misstänka att Ekerö kommun med tiden tänker sig att exploatera området alldeles intill eller rent av inne i skyddszonen på Lindö för att därmed dra ekonomisk nytta av världsarvet i stället för att skydda det.

#### **Ekerövägen genom världsarv och skyddszon måste ses i sammanhang**

Den del av Ekerövägen som redovisas i arbetsplanen måste självklart ses i sammanhang med Ekerövägen genom världsarvet och genom hela skyddszonen.

Den måste anpassas efter de villkor som kommer att gälla där när projektet (Ekerövägen 261) beslutats.

Dimensionerna på vägen över Lovö, genom världsarvet och över broarna är redan nu långt större än vad man förväntar sig av en väg genom ett världsarvsområde med omgivande kulturlandskap. Dess bredd gör att man inte förstår att byggnader och anläggningar som ligger bortom den sett från slottet hör till detta. Den nu föreslagna breddningen av Ekerövägen över broarna framför slottet, genom världsarvet och över Lovö går inte att se som annat än helt oacceptabel. Det går heller inte att komma ifrån att ljudet från trafiken tidvis är öronbedövande i världsarvsområdet och över omgivande landskap som bildar skyddszon. Att inget bindande löfte ges om drastiskt sänkt hastighet och minskad bredd när förbifarten väl färdigställts måste likaså ses som oacceptabelt mot bakgrund av att i och med den planerade förbifarten får öborna nu två nya möjligheter att nå omgivande stadsområden.

***Det är ICOMOS SWEDEN s bestämda rekommendation till Trafikverket att som villkor för att förbifarten genomförs säkerställa att så fort som den kommer i funktion ska åtgärder vidtas så att:***

***- Ekerövägen genom världsarvet, över Lovö och över broarna omvandlas till en smalare väg anpassad till världsarvet och till det böljande småskaliga odlingslandskap som utgör dess skyddszon.***

***- hastigheten på motsvarande sträckor sänks drastiskt. 30 km i timmen är nödvändigt för att en påtaglig effekt ska uppnås.***

#### **Minsta möjliga förbättringsåtgärder trots långvarig vanskötsel**

Utöver de mycket stora ingrepp som anslutningsramper med cirkulationsplatser och breddad väg åstadkommer ger en tunnel också andra betydande skador, som det är omöjligt att helt komma ifrån. Upplevelsen av landskapet försämras av att det behövs flera höga ventilationstorn. Något av dem blir sannolikt synligt från själva världsarvsområdet. Skadorna från provisoriska lastplatser, hamnar, upplag och vägar från den långa byggperioden blir betydande och många av dem kommer att bestå långt in i framtiden.

Det är viktigt att de förbättringsåtgärder som utlovas i förslaget med tanke på världsarvet och som kompensation för planerade ingrepp genomförs. I det ligger bl a en mindre sänkning av vägbanan, ljuddämpande och vackrare asfalt, bättre anpassad belysning, gångtunnlar etc, löften om vård och levandegörande av historiska platser i landskapet samt en utredning av trafiksituationen när förbifarten är färdigställd. Det är dock ICOMOS SWEDEN s bestämda mening att huvuddelen är sådant som självklart redan borde ingått som en naturlig del i väghållningen inom ett världsarv och dess skyddszon. Det finns inga löften om vare sig trafikavledande åtgärder, smalare väg eller mer exakt vad en minskning av hastigheterna skulle innebära för världsarvet och omgivande kulturlandskap.

#### **Skandalöst dålig insikt om betydelsen av ett världsarv**

Valet av förslag till lokalisering av anslutningsramper med cirkulationsplatser visar på en enastående nonchalans mot världsarvet och de värden som det representerar. *Än mer anmärkningsvärt ter sig detta eftersom det för med sig att Ekeröborna för att nå anslutningsramperna måste köra betydligt längre än med för världsarvet mer skonsamma alternativ. För att nå den som ligger närmast själva världsarvet måste de köra över förbifartstunneln en bra bit mot världsarvet*

*och tillbaka. För trafikanter på förbifarten som vill ta smitvägen genom världsarvet in mot Stockholms centrum underlättar däremot de av Trafikverket föreslagna anslutningarna.*

I takt med att befolkningen på öarna vuxit sedan världsarvsnomineringen har trafiken genom området ökat. Trots konsekvenserna för världsarvet planerar man för en ökning av befolkningen från 22 till 28 tusen invånare bara under de närmaste fem åren utan att något försök att på annat bättre sätt hantera situationen gjorts under alla år som passerats sedan Drottningholm utnämndes till Världsarv. För att överhuvudtaget acceptera förbifarten, har Ekerö kommun genom hela processen krävt att vägen genom världsarvsområdet och dess skyddszon ska uppgraderas med bredare väg.

Att befolkningen ska öka just på Ekerö med omgivande öar kan ju heller inte vara naturgivet. Det finns betydligt mer ändamålsenliga platser att bygga de många bostäder som Stockholm behöver än på dessa små öar utanför ett av Sveriges viktigaste världsarv. *Det är obegripligt att Ekerö kommun inte värdesätter Drottningholm mer än att de är beredda att riskera det bara för att kunna öka mängden biltrafik mot Stockholms centrum genom de västra förorterna trots att två nya landförbindelser med Stockholm och omvärlden tillkommer.*

Följande frågeställningar vid prövning av bevarad världsarvsstatus kan med tanke på de argument som framförs för nu presenterade förslag komma att ställas:

- vore det inte, för att skydda världsarv med buffertzons, rimligt att acceptera något längre tunnlar än vanligt för upp- respektive nerfarter och därmed att någon procent läggs till den totala kostnaden för förbifartsprojektet?
- är inte skyddet av världsarvet och den inre delen av dess buffertzons viktigare än att Ekerö kommun kan expandera just i riktning mot världsarvet dvs mot Lindö så att anslutningsramperna kan lokaliseras där i stället för på Lovö som nu föreslagits?
- är det inte värre att placera anslutningsramper mitt i världsarvets skyddszon än 1 km från planerade bostäder i anslutning till Tappström?
- är det nödvändigt med privattrafik genom världsarv och skyddszon när det tillkommer två nya anslutningspunkter till Stockholms fastland?
- är det överhuvudtaget inte viktigare att världsarvet och dess skyddszon fredas från för mycket trafik än att Ekerö kommun kan expandera när det ändå bara är fråga om ett marginellt tillskott till Stockholms bostadsförsörjning?

### **Världsarvet Drottningholm och Lovö s kulturhistoriska landskap**

Världsarvet Drottningholm är på grund av sitt utomordentliga universella värde uppfört på Unescos lista över världsarv som ett enastående exempel på en ensemble av arkitektur och landskap som också beskriver viktiga stadier i mänsklighetens historia. Drottningholm valdes bland många slottsanläggningar från samma tid på grund av dess autenticitet och äkthet i såväl detalj som helhet – ensemblen av byggnader, park och omgivande landskap.

Inom världsarvets skyddszon på Lovö har odlingslandskapet utvecklats sedan området koloniserades för 3.000 år sedan. Fortfarande går det på ett unikt tydligt sätt att avläsa hur detta skett i vägsträckningar som Ekerövägens, i mönstret av odlingslotter, torp och gårdar. Sedan århundraden tillbaka har denna kulturbygd

och slottet med dess park och omgivande verksamheter fungerat i ömsesidigt beroende av varandra. Såväl praktiskt som ekonomiskt har befolkningen varit involverad i detta. Området är enligt svensk lag riksintresse.

***Att Trafikverket inte ser till att för världsarv och skyddszon så skonsamma lösningar som möjligt väljs är helt obegripligt i synnerhet mot ljuset av de stora ansträngningar från samhällets sida som görs i och med den långa tunneldragningen***

### **Rekommendation**

Det är ICOMOS SWEDEN bestämda rekommendation till Trafikverket att för bevarad världsarvsstatus finna för världsarv och skyddszon mer skonsamma lösningar på anslutningsramper till Ekerövägen. De bör i största möjliga utsträckning lokaliseras utanför Lovö så att:

- de stör världsarvsområde och dess skyddszon på Lovö så lite som möjligt
- de lockar så få som möjligt att köra genom världsarvsområdet in mot centrum
- de underlättar kontakt med öarna via tvärförbindelsen framför via Ekerövägen
- de stödjer regionplanens intention avseende de regionala stadskärnornas tillväxt

Det är ICOMOS SWEDEN s bestämda rekommendation till Trafikverket att som villkor för att förbifarten genomförs säkerställa att så fort som den kommer i funktion ska åtgärder vidtas så att:

- Ekerövägen genom världsarvet, över Lovö och över broarna omvandlas till en smalare väg anpassad till världsarvet och till det böljande småskaliga odlingslandskap som utgör dess skyddszon.
- hastigheten på motsvarande sträckor sänks drastiskt. 30 km i timmen är nödvändigt för att en påtaglig effekt ska uppnås.

***Det skulle komma att upplevas som ett stort misstag om inte den stora satsning som gjorts på att lägga Förbifart Stockholm i tunnel fullföljs med att se till att så mycket som möjligt av för världsarvet och dess skyddszon grundläggande kultur- och upplevelsevärden bevaras.***

För ICOMOS SWEDEN s styrelse

Kerstin Westerlund Bjurström  
Ordförande ICOMOS SWEDEN

Kopia: Länsstyrelsen, Kommunförbundet, Statens fastighetsverk,  
Riksantikvarieämbetet, Unesco, Svenska Unescorådet, Regionplanekontoret,  
Stockholms kommun, Ekerö kommun, Trafikverket

ICOMOS är Unescos expertorgan för kulturmiljöfrågor och för världsarvskonventionen. ICOMOS är en sammanslutning för olika kategorier yrkesverksamma inom kulturmiljövärden över hela världen – den enda globala, obundna organisationen i sitt slag. Dess uppgift är att verka för att historiska byggnader, fornlämningar, miljöer och kulturlandskap bevaras åt eftervärlden.