



Samfundet S:t Erik
Stockholm

YTTRANDE
2016-03-01

Trafikverket
Ärendemottagningen
Planprovning
Box 810
781 28 Borlänge

trafikverket@trafikverket.se

Vägplan för ombyggnad av Väg 261 Ekerövägen i Ekerö kommun och Stockholms stad, Stockholms län, TRV 2012/19667

Samfundet S:t Erik har erbjudits möjlighet att framföra synpunkter innan beslut om fastställande fattas för det i rubriken nämnda ärende gällande ombyggnaden av Väg 261.

Samfundet S:t Erik noterar att tidigare framförda synpunkter från respektive yttrande 141217, 130619, 091218, 071107 ej har beaktats varför samfundet återigen vill hänvisa till dessa. Se bilaga 1-4.

Samfundet S:t Erik

Monica Andersson
Ordförande

Per Björkman
Styrelseledamot

Post- och besöksadress	Telefon	E-kontakt	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	kansli@samfundetsterik.se www.samfundetsterik.se	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

Trafikverket
Ärendemottagningen
Region Stockholm
Box 810
781 28 Borlänge

BILAGA 1
YTTRANDE
2014-12-17

dnr TRV 2012/19667

stockholm@trafikverket.se

Vägplan för ombyggnad av Väg 261, Ekerövägen genom världsarvet Drottningholm. TRV 2012/19667

Samfundet S:t Erik har den 26 pto inbjudits lämna synpunkter på rubricerat och får med anledning därav anföra följande.

Nu aktuell vägplan hänger direkt ihop med Förbifarten Stockholm som mynnar med två av- och påfarter på Lovön inom världsarvet Drottningholms buffertskyddsområde. Det är mycket olyckligt att de uppgifter som nu framkommit rörande påverkan av världsarvet undertrycktes då vägplanen för Förbifarten Stockholm behandlades. Denna vägplan borde ha samordnats med vägplanen för Förbifart Stockholm. I och för sig uttrycker trafikverket en from önskan i presentationen av samrådsmaterialet att inte skada världsarvets värden. Det visar sig endast avse påtagliga skador. Vidare bortser trafikverket från de förhållanden som gällde när Drottningholm blev ett världsarv och begränsar världsarvsskyddsområdet till att enbart avse själv slottsområdet men ej omgivande buffertskyddsområde.

Sålunda gällde när Drottningholm blev ett världsarv att väg 261 endast bestod av två körfiler genom världsarvet och f. ö på hela den sträcka som omfattas av nu aktuell vägplan. Trafikverket jämför på flera ställen med läget ”i dag”, t ex genom att ange att de i dag aktuella tre normalbreda körfälten blir fyra smala körfält genom världsarvet (men ej i övrigt) och att verket avser att ”i stor utsträckning” bygga om vägen som i dag. Trafikverket underlåter att i samrådsmaterialet ange att vägen efter det Drottningholm blev världsarv byggdes ut till tre normalbreda körfält utan att Unesco underrättades om ingreppet i världsarvet.

Trafikverket anger att hastigheten skall sänkas på väg 261 genom världsarvet. Det är i och för sig en bra åtgärd för att minska bullerskadorna på världsarvet, men inte tillräckligt bl. a. eftersom trafikverket medger att trafikökningen blir minst 25 %.

Samtidigt medges i samrådsmaterialet, inkl. planbeskrivningen, numera intrång i den kulturhistoriskt värdefulla miljön, dvs. bl. a. världsarvet. Trafikverket argumenterar dock, begränsat till svenska rättsregler, för att de skadorna inte är påtagliga. Detta är oroande med hänsyn till det prejudikat (Elbes dalgång) som finns rörande återkallelse av världsarvsstatus vid framdragande av en väg med fyra körfiler genom ett världsarv.

Samfundet S:t Erik

Monica Andersson
Ordförande

Per Björkman
Ledamot

Post- och besöksadress	Telefon	E-kontakt	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	kansli@samfundetsterik.se www.samfundetsterik.se	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

Trafikverket
Ärendemottagningen Väg 261 Ekerövägen
Box 810
781 28 Borlänge

BILAGA 2
YTTRANDE

TRV 2012/19667
2013-06-19

stockholm@trafikverket.se

Väg 261 Ekerövägen, yttrande angående samrådsunderlag

Samfundet S:t Erik har tagit del av det utställda samrådsunderlaget för väg 261, Ekerövägen (TRV 2012/19667) där Trafikverket efterlyst synpunkter senast den 20 juni 2013, och får anföra följande.

Samfundet S:t Erik hänvisar till tidigare skrivelser rörande den föreslagna breddningen av väg 261 av den 7 och 18 december 2009, bilagorna 1-2. I stort har inget nytt framkommit. Trafikverket fortsätter, som vanligt, att endast hänvisa till trafiken från Ekerö som behöver bättre framkomlighet enligt verket. Trafikverket bortser från den ökning av trafiken från Brommasidan som kommer att åka via väg 261 för att nå Förbifart Stockholm via påfarterna på Lovön, som borde förlagts till Lindön. Alternativen med ytterligare färjetrafik från Ekerö söderut respektive ny färjelinje norrut nedtonas, trots att ett sådant alternativ kraftigt skulle minska intrånget i världsarvet Drottningholm.

Planbeskrivningen, som funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida, håller minst sagt undermålig kvalitet. Inga uppgifter om den tänkta vägplanens förenlighet med miljöbalkens krav finns redovisade under avsnitt 2.7. Inga uppgifter om den nya breda vägens förenlighet med natur- och kulturmiljövärden finns redovisade under avsnitt 4.2.2. Inga uppgifter om finansieringen av den nya vägen redovisas i avsnitt 5.3. Samfundet S:t Erik tar detta tillfälle i akt att erinra om Trafikverkets beräkning av kostnaden för Förbifart Stockholm till 27,2 miljarder kronor. Denna beräkning har allvarligt ifrågasatts av Riksdagens Utredningstjänst som beräknat kostnaden till mer än 44 miljarder kronor. Det finns ytterligare tomma avsnitt i planbeskrivningen, som dessutom innehåller mängder av skrivfel, vilket visar att förslaget är ett hafsverk.

Av materialet framgår att Trafikverket avser att ”i stor utsträckning” bredda vägen genom världsarvet Drottningholm. Samfundet S:t Erik anser att detta är helt oacceptabelt när det finns alternativ, och det skadar världsarvet.

Monica Andersson
Ordförande

Per Björkman
Styrelseledamot

Post- och besöksadress	Telefon	E-kontakt	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	kansli@samfundetsterik.se www.samfundetsterik.se	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

Vägverket, Region Stockholm
17190 Solna
Ekerö Kommun
Box 205, 178 23 Ekerö

Breddning av Ekerövägen, största hotet mot världsarvet Drottningholms slottsområde

Ang Förstudie väg 261

Samfundet S:t Erik kan bara konstatera att de alternativ i förstudien som förutsätter en breddning av väg 261 genom världsarvet Drottningholms slottsområde inte är acceptabla. Det vore dessutom orimligt att kräva en breddning av denna väg samtidigt som Ekerö kommun, i och med byggandet av förbifarten, inom en förhållandevis nära framtid får två nya vägar till omgivande stadsbygd.

Sedan 1991 då Drottningholms slottsområde togs upp på Unescos World Heritage list har trafiken där ökat väsentligt. Redan detta har försämrat såväl möjligheten till rekreation som upplevelsen av anläggningens historiska kvalitet. Genom sin bredd och en ökande trafikbelastning för vägen dessutom med sig att delar av slottsanläggningen, som ligger på andra sidan vägen och som är viktiga för att förstå hur helheten en gång fungerat, hamnar alltmer utanför. Ytterligare försämring är inte försvarbar.

En förlust av världsarvsstatus vore förödande på många olika sätt. Alla tänkbara åtgärder behöver därför vidtas för att minska trafiken så att väg 261 snarare kan bli smalare än bredare. Den viktigaste är att förbifarten skjuts västerut så att den blir bekvämare att använda för fler boende på Mäläröarna. Vägavgift borde vara tänkbart med tanke på det lyckade resultatet för Stockholms innerstad.

För ett ösamhälle som Ekerö så borde ökad sjötrafik kunna vara en del av lösningen. Samfundet har noterat att inslaget av stora lastfordon genom slottsområdet har ökat. Detta är en utveckling som måste vändas. Om det fortfarande är så att frågan om hur Stockholm med grannkommuner, efter nedläggningen av sanddepån på nordvästra Kungsholmen, ska kunna ta emot sjöväga transporter från Mäläröarna ännu inte klarats ut, så är det hög tid att hitta en lösning. I förslaget ingår ändrade tider för broöppningar, så att de mer sker under Ekeröbornas lågtrafik, för att få vägtrafiken att flyta smidigare. Detta får inte ske på bekostnad av fartygstrafiken så att än mer gods hamnar på vägarna.

Kerstin Westerlund Bjurström
Ordförande Samfundet S:t Erik

Post- och besöksadress	Telefon	E-kontakt	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	kansli@samfundetsterik.se www.samfundetsterik.se	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

Vägverket Region Stockholm
Att: Susanne Lindh
17190 Solna

Idéer för värn av världsarv, för mänskligare vägar mm

Vid sammanträffande den 16/10 lovade vi att återkomma med en skrivelse om några av de frågor som vi då diskuterade. Nedan utvecklar vi de tankar som vi framförde om väg 261 genom världsarvet Drottningholms slottsområde, om hur nya och planerade genomfartsleder skall bli mänskligare och om Österledens dragning.

Trafiken genom Världsarvet Drottningholms slottsområde och riksintresset Lovön

Samfundet S:t Erik kan inte finna annat än att de störningar och det intrång i slottsmiljön som trafiken genom världsarvet Drottningholms slottsområde idag utgör är helt oacceptabla. Den trafiksituation som råder är ej förenlig med UNESCO konventionen om världsarven. Så länge som svenska myndigheter och politiker totalt nonchalerar problemet är risken därför stor att anläggningens världsarvsstatus dras tillbaka. Skulle förbifart Stockholm bli av kommer Lovön att störas än mer. Sedan århundraden tillbaka har slottsområde och övriga Lovön i ömsesidigt beroende utgjort en oupplöslig helhet ekonomiskt, socialt och praktiskt i det dagliga livet för större delen av dess befolkning. Alldeles unikt för Drottningholm slott är att dess funktionssätt och detta samband fortfarande går att förstå och att avläsa i gårdar, torp, vägar och odlingslandskap.

Det är samfundets bestämda uppfattning att kraftfullast möjliga åtgärder som t ex vägavgifter behöver vidtas för att minska trafiken genom världsarvsområdet så att väg 261 kan bli smalare och återfå något av tidigare landsvägskaraktär. Skulle förbifart Stockholm bli av bör detta underlätta med tanke på att förbifarten ger de boende på Mäläröarna alternativ till att köra genom slottsområdet. Smalare och mindre belastad väg skulle också vara en nödvändig kompensation för den skada som förbifarten och särskilt dess avfarter vållar på det historiska värdet och på upplevelsen av helhetsmiljön. Såväl ekonomi som klimatproblem ger dessutom både enskilda och samhälle allt större orsak att satsa på kollektiva färdssätt. Likväl är det nödvändigt att de planerade av och påfarternas intrång i Lovöns historiska landskap minskas väsentligt och fjärras från slottet och att anordningar som t ex belysning specialutformas med tanke på miljön.

Mänskligare trafikleder och vägar

Den goda staden kräver sammanhang i stadsbygden, inte barriärer. Samfundet St Erik ifrågasätter om det är rimligt att som nu sker motorleder passerar genom Stockholms bebyggda delar på samma sätt som genom obebyggt land. Det gäller såväl Centralbron och Essingeleden i centrala Stockholm som E 18 m fl vägar mellan ytterstadens stadsdelar.

Genom nybebyggelse längs existerande led som t ex Essingeledens sträckning genom Nordvästra Kungsholmen utformas leden som ett brett dike i stadslandskapet för att uppfylla bullernormer mm. Detta ingenmansland kallas park även om det i verkligheten handlar om en buffertyta som vare sig inbjuder till rekreation eller passage. Mellan ytterstadsstadsdelar som

Post- och besöksadress	Telefon	E-kontakt	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	kansli@samfundetsterik.se www.samfundetsterik.se	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

t ex E 18 mellan Kista och Tensta/Rinkeby är den oanvändbara buffertytan än större och bildar dessutom barriär till angränsande naturområde. Det rimliga vore att trafikleder när de passerar storstadsområdet går över till att bli stadsboulevarder med kollektivtrafik likväl som gång- och cykeltrafik integrerad i gatumiljön och den bredd mellan husen och de hastigheter som gäller stadsgator som t ex Sveavägen eller de nyligen byggda Hammarby alle resp Lugnets alle. Liknande förebilder finns i många av Europas storstäder där också på många håll som i t ex Strasbourg spårväg infogats på ett förtjänstfullt sätt. Trafiken på Sveavägen är vad vi vet väl så intensiv som E 18 s. Blir trafiken för intensiv finns det ju också möjligheter att sprida den på fler stråk.

Sammanhängande stadsbygd är viktigt för god urban miljö av många skäl. Av miljöskäl och av ekonomiska skäl är det viktigt att kunna utnyttja marken väl. Vi har dessutom orsak att räkna med att kunna lösa dagens miljöproblem utmed trafikstråken genom mer och bättre utnyttjad kollektivtrafik, bättre motorer, bättre vägbeläggningar och större användning av järnväg och sjötrafik för transporter. Men då gäller det att inte som nu är på gång att ske utmed E 18 eller på nordvästra Kungsholmen att i onödan bygga fast sig med stora oanvändbara buffertytor enligt gamla stadsplanemönster.

Där det av olika skäl inte är möjligt att utforma vägen mer som stadsgata eller boulevard bör den grävas ner. Vad gäller t ex Centralbron finns det sannolikt inte någon annan acceptabel möjlighet.

Nationalstadsparken och Österleden

Frågan bör ställas om det är rimligt att Österleden som ju avses avleda trafik genom Stockholm är dragen så snävt runt innerstaden att den tvärtom leder trafik söderifrån rakt in i Storstockholms centrala delar och norr ifrån riskerar att bli verkningslös? Bör den inte hellre passera Stockholm längre österut och därmed bättre avleda genomfartstrafiken och dessutom fånga in expanderande stadsdelar och samhällen utanför Stockholms centrala delar?

Enligt nuvarande planer kommer all trafik söder ifrån på leden som inte skall till hamnområdet att köra ner under Nationalstadsparken alldeles intill denna med vad det innebär av buller och luftföroreningar i dess närområde. Sedan skall trafiken via Norra länken ta sig till Norrtull som ligger nära nog i centrum av Storstockholm innan den kan ta av vidare norrut.

Sammanfattning

Det är samfundets bestämda uppfattning att:

- Ingen Förbifart Stockholm bör komma till stånd utan att kraftfulla åtgärder vidtas så att genomfartstrafiken genom världsarvet Drottningholms slottsområde minskas och vägbredden därmed kan bli smalare.
- Trafikleder när de passerar storstadsområdet skall gå över till att bli stadsboulevarder med kollektivtrafiken integrerad i gatumiljön
- Ingen Österled bör komma till stånd utan att trafiken kan avledas så att den slipper passera Nationalstadsparken, Roslagstull, Norrtull o s v.

Tack igen för ett trevligt möte

Kerstin Westerlund Bjurström
Ordförande Samfundet S:t Erik

Post- och besöksadress	Telefon	E-kontakt	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	kansli@samfundeterik.se www.samfundeterik.se	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950