

YTTRANDE

DATUM	BETECKNING
2005 09 15	332-2390-2005
ERT DATUM	ER BETECKNING
2005 06 07	pp20a 2002:1395

Vägverket  
Region Stockholm

171 90 SOLNA

## Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet, vägutredning.

Riksantikvarieämbetet (RAÄ) har tagit del av handlingarna i rubricerade ärende som utgörs av vägutredning med tillhörande bilagor inklusive miljökonsekvensbeskrivning, juni 2005.

### *Sammanfattande synpunkter*

Riksantikvarieämbetet anser att:

- påverkan på Lovön, som den beskrivs i vägutredningen, är oacceptabel
- påverkan i Ulvsunda är otillräckligt beskriven
- påverkan på kulturmiljön i *Kombinationsalternativet* inte går att utläsa
- kunskapsunderlaget inte är tillräckligt, det belyser inte utvecklingen i landskapet som helhet
- fördjupade studier krävs av ventilationsanordningar, trafikplatser etc.

### *Övergripande synpunkter*

”Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet” utgör ett stort vägprojekt som för lång tid kommer att påverka Stockholms kommunikations- och bebyggelsestruktur. Konsekvenserna för stadslandskapet måste därför beskrivas långsiktigt och på övergripande strukturell nivå. För kulturmiljön innebär detta en beskrivning av hur stadslandskapet som helhet påverkas, inte bara av vägen utan också av de förändringar i bebyggelsen och rekreatiomsområden som blir följden, i stället för en detaljerad uppräknning av enskilda mindre objekt och miljöer.

De uppsatta projektmålen anges vara ökad framkomlighet, god regionstruktur och ökad tillväxt. I ett projekt av denna omfattning bör enligt RAÄ särskilt den framtida regionstrukturen belysas med avseende på långsiktig hållbarhet. Vägutredningen anger endast en uppskattning av ”många år” för att genomföra något av utbyggnadsalternativen och prognoserna för trafikökning sträcker sig fram till 2015. Detta innebär att ytterligare förbifarter längre från stadskärnan väster- alternativt österut eller andra typer av trafiklösningar måste börja planeras inom en snar framtid. Frågan är om dessa relativt ”kortsiktiga” åtgärder är värda de mycket omfattande och oåterkalleliga ingrepp i stadslandskapet som krävs. I detta perspektiv anser RAÄ att förändringarna och intrången i miljön och landskapet som helhet, framför allt i alternativet *Förbifart Stockholm* men även *Diagonal Ulvsunda*, framstår som oproportionerligt omfattande.

### *Generella synpunkter*

RAÄ konstaterar att vägutredningen presenterar två helt olika typer av vägutbyggnadsförslag. Alternativerna *Förbifart Stockholm* och *Diagonal Ulvsunda* är till största delen vägutbyggnad i tunnlar med tillhörande utbyggda trafikplatser för på- och avfarter. Det tredje alternativet, *Kombinationsalternativet*, bygger på helt andra principer, där begränsad vägutbyggnad kombineras med ny pendeltågsstäckning, kvalitetshöjningar inom kollektivtrafiken och vägavgifter.

Dessa principiella olikheter begränsar enligt RAÄ möjligheterna att på ett likvärdigt sätt bedöma konsekvenserna för kulturmiljön av de tre alternativen. I vägutredningen anges dessutom att Vägverket inte tar ställning till om *Kombinationsalternativet* är realistiskt att genomföra, något som också försvårar möjligheterna att göra realistiska jämförelser.

RAÄ anser att underlaget som rör *Kombinationsalternativet* är allt för summariskt för att kunna användas som jämförande bedömning avseende påverkan på kulturmiljön.

Vägutredningen nämner mycket kortfattat att ventilationsmöjligheter för tunnelalternativen kommer att krävas. Däremot nämns inga detaljer om ventilationen, såsom placering, utformning, antal etc. Viktiga aspekter för sammanhanget är visualiseringar av hur ventilationsanordningarna skulle kunna te sig i landskapet, något som vägutredningen saknar.

RAÄ anser också att mycket höga krav måste ställas på utformningen av projektets olika detaljer som exempelvis tunnelmynningar, trafikplatser, ramper etc. Understrykas bör också vikten av att noggrant anpassa de omfattande trafikplatserna till miljön.

### *Kunskapsunderlaget*

Konsekvensbedömningen anger sammanfattningsvis att *Förbifart Stockholm* påverkar kulturhistoriska värden negativt medan *Diagonal Ulvsunda* påstås endast ha en liten påverkan på dessa värden. Bedömningen baseras på underlagsrapporten "Kulturmiljö – konsekvenser för kulturmiljö och historiska värden" (Avd. för agrarhistoria, Inst. för ekonomi, SLU, Ultuna. KMV 2004-01-27). Rapporten är enligt RAÄ allt för snävt hållen. Även i vägutredningen framgår att det finns kunskapsbrister. I kapitel 6.3, stycket "Metodik för beskrivning och analys" sammanfattas kunskapsläget på följande sätt: "Överlag är kunskapen om den värdefulla bebyggelsen god. Vad gäller fornlämningar är kunskapen ojämn. Kunskapsläget är sämre om landskapets historiska dimension, dvs. markhistorik och tidigare rumslig organisation."

Beskrivningen av kulturmiljön i underlagsrapporten saknar en övergripande analys av Stockholms framväxt, förortsbebyggelsen och framför allt dagens utnyttjande av kulturmiljön. I beskrivningen läggs tyngdpunkten i stället på agrarhistoria, på by/gårdsnivå och den historiska tidsaxeln kan sägas sluta med 1700-talets lantmäteriakter. Intrycket är att underlaget tar fasta på de enskilda objekt som kommer att påverkas av vägutbyggnaden, i stället för att fånga in hur landskapet påverkas som helhet. Följden av detta blir, att även i vägutredningen ligger fokus framför allt på de enskilda objekten som berörs av vägutbyggnaden, i stället för att i första hand se till förändringarna i landskapet som helhet.

RAÄ efterlyser i detta sammanhang övergripande analyser av kommunikationsmönster över tiden, uttrycken för maktens närvaro etc.

### *Förbifart Stockholm*

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att kulturhistoriska värden kommer att påverkas negativt av alternativet *Förbifart Stockholm*. Särskilt nämns avsnitten Lovön-Grimsta-Järvafältet. Dessa delar omnämns i första hand som platser med höga natur- och kulturvärden, som också är relativt ostörda och förhållandevis bullerfria. Lovön som plats beskrivs utförligt med beteckningar som Världsarvsområde, förslag till värdefull fastighet, riksintresseområde (MB kap.3), riksintresset Mälarens öar och stränder (MB kap. 4), fornlämningsområden etc.

RAÄ anser att vikten av att behålla denna bygd intakt inte nog kan understrykas. Lovön utgör ett tätortsnära agrarlandskap, som i sig är unikt i Stockholmsregionen. Lovön som en ”grön lunga” framträder också tydligt i kartbilderna, som ett viktigt rekreationsområde för stockholmarna. Ju mer storstaden expanderar och förtätas, desto större värde får det historiska landskapet. Dels för människors hälsa och rekreation, dels för förståelsen av orörda och kontinuerligt brukade områden. Anslutningspunkterna till Ekerövägen, tunnelmynningar, vägens planerade ytläge på norra Lovön, samt den föreslagna bron över Lambarfjärden utgör tillsammans mycket stora irreversibla ingrepp i detta värdefulla kulturlandskap. Läggt därtill byggtidens transportvägar, etableringsytor och utskeppningshamnar på södra och norra Lovön som också kommer att åstadkomma svåra sår i landskapet.

RAÄ anser att planerade åtgärder som igenläggning av transportvägar och tillfälliga hamnar inte är tillräcklig kompensation i detta känsliga landskap. Otvetydigt kommer området för all framtid att påverkas av buller från den nya vägen och Lovön blir varken orörd eller bullerfri.

Större delen av Lovön och de intilliggande öarna Kersön, Fågelön m.fl. innefattas i det område som RAÄ föreslagit som värdefull fastighet enligt Förordningen (1988:1229) om statliga byggnadsminnen m.m., 16§. I motivtexten till skyddsföreskrifter för detta område kallat Drottningholms kungsgård med tillhörande gårdar, uttrycks tydligt Lovöns stora kulturhistoriska värde:

" Drottningholms kungsgård med tillhörande gårdar representerar en viktig del av det nationella kulturarvet genom sin ägohistoria och genom sin funktion som kungsgård. Kungsgårdarna har haft en central roll i den svenska historien och Drottningholmsegendomen utgör därmed ett exempel på kronans jordinnehav och förvaltning genom historien. Idag återstår endast ett mindre antal kungsgårdar i statlig ägo och merparten av dessa är frånstyckade så att slott, kungsgård och arrendegårdar inte längre utgör en helhet. Drottningholms kungsgård med

tillhörande gårdar är unik i sitt slag med bevarat statligt ägande och ett agrart system där jordbruket fortfarande drivs av kungsgården och de tillhörande gårdarna. Egendomen omfattar hela det område, som ända sedan 1500-talet har brukats under slottet och kungsgården, med undantag av ön Kungshatt som inte längre ägs av staten.

Drottningholms slott med omgivande anläggningar är en av Sveriges förnämsta slottsmiljöer från stormaktstiden. Uppfört under 1600-talet, utgör Drottningholms slott Sveriges främsta exempel på barockarkitektur, med välbevarade inredningar även från senare tider.

Den till slottet hörande kungsgården och det omgivande jordbrukslandskapet har varit en förutsättning för slottets existens och försörjning och är därmed nödvändig för förståelsen av hela egendomen. Sedan Gustav Vasa har en kungsgård funnits på Lovön och de omgivande byarna och gårdarna har brukats under den. Gårdarna ligger kvar i samma lägen som vid kungsgårdens bildande. Dessutom har samtliga byar och gårdar på Lovön, med undantag av kungsgården, belägg från järnåldern och vid dagens gårdar ligger gravfält som tydligt och pedagogiskt illustrerar sambandet mellan forntid och nutid. Huvudbyggnaderna på dagens gårdar är av herrgårdskaraktär med ljus färgsättning och speglar skedet när de olika byarnas gårdar slogs ihop till större arrendeenheter under 1800-talet. Den omgivande torpbebyggelsen och arbetarbostäderna hjälper till att förklara hur egendomen har brukats och berättar dessutom om förändringar i produktionsförhållandena.

Drottningholms kungsgård med tillhörande gårdar är en jordbruksegendom som präglas både av spår från äldre markanvändning och utveckling mot ett modernare jordbruk. Dessa historiska strukturer är väl synliga i landskapet, som därför har stora pedagogiska värden. Dagens gränser mellan öppen mark och skogsmark sammanfaller i stort med det historiska landskapets uppdelning i inägor och utmark. Större åkerholmar och vägar, t ex mellan gårdarna och kyrkan samt mellan gårdarna och slottet är i stor utsträckning bevarade. Med få undantag är också ägo gränserna mellan gårdarna desamma sedan 1700-talet. De förändringar i markanvändningen som skett, t ex att ängsmarken har odlats upp till åker, är också visuella i landskapet. Att ängen har odlats upp och att jordbruksverksamheten delvis har ändrats och utvecklats är ett uttryck för de rationaliseringar och förändringar som har skett under 1800- och 1900-talen. Liknande utveckling har skett av hela landets jordbruk, vilket gör att jordbruket på Drottningholms kungsgård även är representativt för den svenska agrara utvecklingen."

För de stora trafikplatserna och de delar som planeras i ytläge i sträckningens norra delar konstaterar miljökonsekvensbeskrivningen att det behövs fördjupade arkeologiska studier i form av särskild utredning enl. 2 kap 11§ KML i kommande utrednings- och projektskeden. Redan nu förutspås att de arkeologiska undersökningarna i avsnittet Hjulsta – Hansta och även på Lovön kommer att bli mycket omfattande, både avseende tid och kostnader.

RAÄ anser att det i vägutredningsskedet måste vara möjligt att bättre kunna bedöma hur trafikplatserna och vägens delar i ytläge kommer att påverka de kulturhistoriska värdena och stadslandskapet med sina strukturer, utan detaljinformation om antalet fornlämningar. Fokus bör

inte ligga på de enskilda fornlämningarna, utan deras betydelse för landskapet som helhet.

### *Diagonal Ulvsunda*

I miljökonsekvensbeskrivningen framhålls att *Diagonal Ulvsunda* i liten utsträckning påverkar kulturmiljövärden. Ytläget vid Ulvsunda industriområde nämns som ett avsnitt som kommer att påverkas negativt.

RAÄ påpekar att underlagsrapporten inte behandlar förortsbyggelsen i sådan omfattning att den kan ligga till grund för analyser av hur stadslandskapet kommer att påverkas. Miljökonsekvensbeskrivningen saknar också formulerade mål för och värdebeskrivning av såväl bostads- som industribbyggelsen.

Miljökonsekvensbeskrivningens bedömning av påverkan på kulturmiljön av trafikplatserna och delarna i ytläge i alternativet *Diagonal Ulvsunda* anges också med fokus på objekt och behandlar endast kortfattat förändringarna i stadslandskapet som helhet.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschefen Birgitta Johansen efter föredragning av 1:e antikvarien Birgitta Sander. I den slutliga handläggningen har även biträdande avdelningschefen Anita Bergenstråhle-Lind deltagit.

Birgitta Johansen  
Avdelningschef

Birgitta Sander  
1:e antikvarie