



Skapat av Karin Stadler, Ivöss	Beteckning TRV 2010/13 616	Version 1.0
Fastställt av Helena Sundberg	Dokumentdatum 2012-02-28	Vägnummer Väg 261
Uppdragsnummer 106617	Projektnamn Väg 261, Ekerövägen	
Skede Förstudie		Version 1.0

Ställningstagande till fortsatt arbete efter remiss samt BESLUT**Förstudie Väg 261, Ekerövägen****SAMMANFATTNING**

Ekerö kommun, som ligger i västra Storstockholm, har ca 25 000 invånare. Kommunen är under stark befolkningsexpansion. Enligt Ekerö kommuns översiktsplan förväntas befolkningen öka med drygt 4000 invånare fram till år 2015 och ytterligare 7000 invånare till och med år 2030.

Projektnummer 106617	Dokumentdatum 2012-02-28	Beteckning TRV 2010/13 616
-------------------------	-----------------------------	-------------------------------

Väg 261, Ekerövägen har för låg kapacitet i relation till dagens trafikmängder och risken för köbildning är stor. Trafiken på sträckan uppgår till ca 20 000 fordon per dygn (ÅDT). Trafiksäkerheten längs vägen är bristfällig för både skyddade och oskyddade trafikanter. Trafiksäkerhetsbristerna gäller både korsningar och busshållplatser samt förutsättningarna för oskyddade trafikanter att korsa vägen till och från busshållplatser. Det är även besvärligt för trafikanter från anslutande vägar att ta sig ut på vägen. Kollektivtrafiken utgör, sett till antal fordon, en liten andel av den totala trafiken men sett till resenärer nästan halva volymen. Ekerövägen är i dagsläget en trefältig väg mellan Nockebybron och Tappström. Två körfält går mot Stockholm varav det ena körfältet endast är upplåtet för kollektivtrafik under högtrafik på morgonen mellan kl 07-09. På eftermiddagarna samsas bil- och kollektivtrafik i det enda körfältet mot Ekerö.

Väg 261 är den enda fasta förbindelsen mellan öarna i Ekerö kommun och fastlandet.

Väg 261 passerar genom Drottningholms slott på Lovö som är upptaget på UNESCO:s världsarvslista. Ekerövägen ligger inom Världsarvets gränser från Drottningholmsbron till Kanton. Vägen leder genom riksintresset kulturmiljö för Lovön och passerar riksintresset för totalförsvaret vid Försvarets radioanstalt, FRA. Drottningholms slott med tillhörande slottsanläggning är statligt byggnadsminne. Världsarvet och dess buffertzoner kräver stor varsamhet i de åtgärder som genomförs längs väg 261.

Innan förstudien startade har ett flertal utredningar genomförts som inte löst trafikproblemen. Utredningarna berör bland annat korsningars kapacitet, åtgärder inom vägområdet och Förbifart Stockholms effekter på väg 261.

På basis av den beskrivna problembilden och de tidigare genomförda studierna, har en förstudie för vägen tagits fram.

I förstudien beskrivs fyra olika huvudåtgärder:

- reversibelt samtrafikkörfält
- reversibelt kollektivtrafikkörfält
- fyrfältig väg
- 2+1 väg (mötesfri väg med växelvis 2 körfält i en riktning)

I förstudien beskrivs dessutom nio olika kompletterande åtgärder, vilka kan genomföras oavsett huvudåtgärd. Dessa är minskat antal busstopp vid Drottningholm, direktbussar Brommaplan – Ekerö centrum, flytta högersvängfält från Drottningholms slott, minska möjligheten till infartsparkering vid Drottningholms slott, förbättrad infartsparkering vid Tappström och andra knutpunkter, trafiksignalanläggning, ändrade broöppningstider, hastighetsreglering och beteendepåverkande åtgärder.

Den 7 april 2011 tecknades en överenskommelse mellan Ekerö kommun, Riksantikvarieämbetet, Statens fastighetsverk och Trafikverket avseende inriktningen för fortsatt arbete med Förbifart Stockholms anslutning till Ekerövägen och för Ekerövägen. Den innebär bland annat att Ekerövägen

Projektnummer 106617	Dokumentdatum 2012-02-28	Beteckning TRV 2010/13 616
-------------------------	-----------------------------	-------------------------------

föreslås byggas om till fyra anpassade smala körfält med busskörfält, i vardera riktning, i syfte att åstadkomma en robust väg- och kollektivtrafikförbindelse mellan Ekerö centrum och Nockeby. Utformningen ska utföras utan att värdena i världsarvet, byggnadsminnet respektive riksintresset hotas.

För att tillgodogöra överenskommelsen kompletterades förstudien med en studie av smal fyrfältsväg med busskörfält.

Följande mål formulerades vid starten av förstudiens upprättande 2008:

- Fordonstrafikens framkomlighet ska förbättras
- Förkorta restiderna i vägtrafiken
- Förseningar av kollektivtrafiken ska reduceras kraftigt
- Alla analyser och åtgärdsförslag ska utföras på ett trafiksäkert och miljömässigt hållbart sätt
- Kulturvärdena ska behållas och en utveckling av kulturvärdena ska eftersträvas
- Åtgärdsförslagen ska utformas för att anpassas till omgivningen, särskilt vid Drottningholm
- Tillgängligheten och trafiksäkerheten för kollektivresenärer, gång- och cykeltrafikanter och resenärer till Drottningholm ska öka
- Åtgärdsförslagen ska i största mån utföras inom vägområdet

Projektmålen ansluter till det transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa.

I länstransportplanen för Stockholms län finns utbyggnad av Ekerövägen med som angivet objekt med utbyggnad mellan år 2017-2021 med avsatta medel om 893 miljoner kronor.

TÄNKBARA ÅTGÄRDER

Av förstudiens huvudalternativ bedöms fyrfältig väg, kompletterad med studien om smal fyrfältsväg med busskörfält, kunna vara genomförbart där fortsatt projektering utförs i en arbetsplan.

Förstudien så kallade kompletterande åtgärder och även andra liknande åtgärder bör undersökas om de är genomförbara. Åtgärder kan vara aktuella att genomföra både på kort och på lång sikt. Syftet är att öka kapaciteten, förbättra tillgängligheten och minska trafiken. Denna typ av åtgärder, så kallade steg 1 och steg 2 åtgärder i fyrstegsprincipen, påverkar behovet av transporter och val av transportsätt eller utnyttjar befintligt system bättre. Vissa åtgärder skulle kunna genomföras förhållandevis omgående medan andra förutsätter att busskörfält finns eller att Förbifart Stockholm har öppnats.

Åtgärder på kort sikt, exempel:

- Trimning av signaler för ökad prioritering av kollektivtrafik och kapacitet på väg 261.
- Busskörfält mellan Nockebybron – Brommaplan i båda riktningarna, i samarbete med SL och Stockholm stad
- I samverkan med SL och kommunen öka kapaciteten och kvalitén på kollektivtrafiken t.ex. genom direktbussar

Projektnummer 106617	Dokumentdatum 2012-02-28	Beteckning TRV 2010/13 616
-------------------------	-----------------------------	-------------------------------

- Utökade infartsparkeringar
- Utökad samåkning
- Utökad färjetrafik
- I samverkan med SL och kommun utöka trafikinformationstjänster

Åtgärder på lång sikt, exempel:

- Ny färjeförbindelse mellan Färingsö och Lövsta
- Båtförbindelse med passagerartrafik mellan Ekerö centrum och centrala Stockholm.
- Mobility Management åtgärder med syftet att minska bilåkandet genom att förändra resenärens attityd och beteende
- Reglering av trafiken förbi Drottningholm – tung trafik, tidsbegränsningar, avgifter, etc.

Av förstudiens huvudalternativ avfördes följande alternativ:

- reversibelt samtrafikkörfält
- reversibelt kollektivtrafikkörfält
- 2+1

Principiellt skulle en reversibel lösning kunna vara ett mycket bra alternativ för att förbättra framkomligheten för busstrafiken under eftermiddagens rusningstrafik. Trafiken är i dagsläget tydligt riktningsfördelad med två körfält in mot Stockholm och ett körfält ut. Ena körfältet in mot Stockholm är för busstrafik i rusningstrafik. I eftermiddagstrafiken får bussen samsas med övrig trafik. Med en reversibel lösning skulle man på eftermiddagen "vända" det mittersta körfältet och två körfält finnas för trafik från Stockholm där det yttre körfältet är för busstrafik. Som alternativ skulle ett busskörfält kunna vändas. En reversibel lösning kräver ett stort tillskott av trafikordningar såsom portaler, skyltar, bommar och signaler vilket inte anses vara förenligt med världsarvet. Lösningen kräver cirkulationsplatser vilka inte går att anlägga inom vägområdet. Arbetsplan behöver upprättas och därmed lagstadgad planprocess. Efter Förbifart Stockholm öppnande kommer trafikens riktningsfördelning att förändras. Riktningsfördelningen jämnas ut vilket innebär att en reversibel lösning inte längre fungerar. Ekerövägens samrådsgrupp har bedömt att alternativet inte uppfyller förstudiens projektmål. Vad gäller 2+1 väg har Ekerövägen för mycket trafik och för många korsningspunkter för att denna lösning ska kunna fungera på ett tillfredsställande sätt. En 2+1 lösning är i första hand en trafiksäkerhetsåtgärd och ger ingen ökad kapacitet.

GENOMFÖRDA SAMRÅD OCH INKOMNA SYNPUNKTER UNDER SAMRÅDSTIDEN

Under arbetet med förstudien har två formella samråd hållits. Det första samrådet kring förstudien hölls under tiden 1 till 22 december 2009. Totalt inkom 26 yttranden. Länsstyrelsens har 2010-03-19, beslutat projektet kan antas medför betydande miljöpåverkan.

Ytterligare ett samråd hölls kring kompletteringen av förstudien med smal fyrfältsväg med busskörfält. Samrådstiden var 22 juni – 13 september 2011, totalt inkom 22 yttranden. Länsstyrelsen har 2012-01-12, beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan med motiveringen:

Projektnummer 106617	Dokumentdatum 2012-02-28	Beteckning TRV 2010/13 616
-------------------------	-----------------------------	-------------------------------

”Länsstyrelsen kan konstatera att vägen berör område med många starka bevarandebestånd, riksintressen för natur- och kultur, världsarv för Drottningholms slott, byggnadsminne. Väg 261 berör också det område för vilket Länsstyrelsen genomför bildande av ett natur- och/eller kulturreseervat på Lovö-Kärsö.”

Genomförda samråd finns redovisade i samrådsredogörelsen.

Vidare kommenterar Länsstyrelsen den kommande miljökonsekvensbeskrivningen:

”Länsstyrelsen förutsätter att MKB:n redovisar samtliga behandlade alternativ och skälen varför de som inte längre är aktuella avförts. Vidare ska framgå hur bevarandebestånden liksom Ekerö kommuns behov av framkomlighet avses tillgodoses. Länsstyrelsen är beredd att underhandla samråda med Trafikverket i den fortsatta planeringsprocessen och i framtagandet av MKB:n”

FÖRSLAG TILL STÄLLNINGSTAGANDE

Förslag till fortsatt arbete

Trafikverkets förslag till fortsatt arbete är att upprätta arbetsplan för en smal anpassad fyrfältsväg med busskörväg på sträckan Ekerö centrum – Nockeby. I början av arbetet med arbetsplanen ska särskilda studier göras t.ex. av gång- och cykelvägens placering, korsningars och hållplatsers utformning.

Parallellt med arbetsplanen föreslås att åtgärder, enligt steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen, som kan genomföras på kort och lång sikt studeras i separata uppdrag. Här avses åtgärder som på kort sikt kan främja framkomligheten, exempelvis trimning av trafiksignaler, förbättrad kvalitet i kollektivtrafiken m.m. På mellan och lång sikt avses åtgärder som kan styra trafikflödena, exempelvis färjeförbindelser, trafikreglering förbi Drottningholm m.m.

I enlighet med 4-partsöverenskommelsen aktualiseras en utredning om tunnel förbi Drottningholm förts om förväntade effekter av Förbifart Stockholm och utbyggnad enligt arbetsplan samt övriga föreslagna åtgärder inte uppnås.

Särskilt uppmärksammade frågor

I arbetet ska fortsatta kontakter hållas med Ekerö kommun, Riksantikvarieämbetet och Statens fastighetsverk samt andra aktuella parter. Den HIA, Heritage Impact Assessment, som tagits fram ska vara ett viktigt underlag i arbetet och så långt som möjligt beaktas.

Det är endast aktuellt med arbetsplan då kvarvarande förslag ligger inom korridoren för befintlig väg. Enligt Väglagen, 14b§, gäller att ”En vägutredning skall genomföras när det i förstudien har klarlagts att alternativa vägsträckningar behöver studeras.”

Projektnummer 106617	Dokumentdatum 2012-02-28	Beteckning TRV 2010/13 616
-------------------------	-----------------------------	-------------------------------

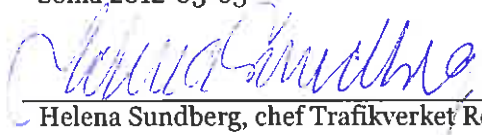
BUDGET OCH FINANSIERING

Objektet finns upptaget i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 – 2021, med en uppskattad kostnad på 893 miljoner kronor. Åtgärden finansieras i huvudsak med trängselskattemedel, men också genom medfinansiering från Ekerö kommun med 65 miljoner kronor och från Länsplanen med 18 miljoner kronor.

BESLUT

- Upprätta arbetsplaner för sträckan Ekerö C-Nockeby med smal anpassad fyrfältsväg, i enlighet med överenskommelsen för Förbifart Stockholm/Ekerövägen, med busskörfält med jämn referenshastighet av 40 km/h från Vilan till och med Drottningholmbron, 60 km/h på sträckorna Edeby – Vilan och Kärsön – Nockeby, samt 80 km/h i övrigt där de geometriska förutsättningarna tillåter. Sträckan ska vara uppdelad i två arbetsplaner med brytpunkt vid cirkulationsplatsen Färentunavägen/Ekerövägen.
- Identifiera och utreda genomförbarhet av steg 1 och 2 åtgärder samt på kort och lång sikt genomföra beslutade åtgärder.

Solna 2012-03-05



Helena Sundberg, chef Trafikverket Region Stockholm

Bilagor:

- Samrådsmaterial bestående av förstudiens huvudrapport, komplettering avseende reversibla körfält, överenskommelse 7 april 2011 mellan Statens fastighetsverk, Riksantikvarieämbetet, Ekerö kommun och Trafikverket, komplettering avseende smal fyrfältsväg med busskörfält, rapport med uppdateringar av förstudiens huvudrapport
- Samrådsredogörelse Ekerövägen, väg 261 Smal fyrfältsväg med busskörfält december 2011
- Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2010-03-19 och 2012-01-13
- Överenskommelse om Förbifart Stockholm/Ekerövägen