

Gestaltungsprogram för Vägplan

Ekerövägen Tappström - Nockeby

Samrådshandling 2013-05-30



Medverkande

Trafikverkets projektgrupp

Karin Stadler	Projektledare Ekerövägen
Peter Kankis	Funktionsområdesstöd, vägarkitektur
Hans Ek	Funktionsområdesstöd, vägutformning
Astrid Rahlén	Projektledare Förbifarten
m.fl.	

Gestaltningssystem WSP

Lovisa Näswall	ansvarig Vägarkitektur (bitr. ansvarig fram till mars 2013)
Tomas Andersson	bitr ansvarig Vägarkitektur (ansvarig fram till mars 2013)
Silvia Moscoso	gestaltning, illustrationer
Sofia Dahlbäck	gestaltning, illustrationer
Johanna Alton	kulturmiljöspecialist
m. fl	

Läsanvisning

Planläggning av vägar görs i en process där vägens utformning och placering läggs fast successivt. Under planeringsprocessen genomförs samråd med myndigheter, sakägare, organisationer och allmänhet vid flera tillfällen. De handlingar som ligger till grund för detta samråd och som genomförs under perioden 30 maj till 20 juni 2013, är följaktligen inte några slutgiltiga handlingar. Snarare kan de betraktas som en ögonblicksbild av det pågående planeringsarbetet.

Som läsare kommer ni ibland att mötas av kapitel och avsnitt som helt saknar text eller som har ett förkortat innehåll. Det beror på att rubriksättning och kapitelindelning oftast är gjord för att passa den slutliga handlingen samtidigt som planeringsarbetet i detta skede inte är så långt kommet att alla delar kan fyllas med ett sakligt innehåll.

Varje handling måste därför läsas med öppenhet och förståelse för att de analyser, förslag, tekniska lösningar och bedömningar som redovisas kan komma att ändras, inte minst utifrån de synpunkter som inkommer under samrådet. De slutliga förslagshandlingarna är planerade att ställas ut för granskning under vintern 2013/2014. Den sträcka som ligger inom Förbifart Stockholms arbetsplan ingår inte i denna vägplan. Förbifart Stockholms arbetsplan har redan varit utställd och planeras bli fastställd under sommaren 2013.

Trots att delarna inom Förbifarten inte ingår i vägplanen tas de med i gestaltungsprogrammet för att på det sättet ge hela sträckan en helhetsgestaltning. Sträckan inom Förbifart Stockholms arbetsplan som beskrivs i gestaltungsprogrammet skall betraktas som gestaltungsprogrammässiga ambitioner. Det som samråds nu är de delar som berör vägplanen för övriga Ekerövägen, väg 261.

Rapportens innehåll är i vissa delar ofullständigt i den bemärkelsen att förslagen i allt väsentligt utgår från de projektbeskrivningar och utredningar som finns att tillgå i det utredningsskede vi befinner oss i just nu. Vägplanen är ännu ofärdig och en hel del arbete kvarstår med att närmare precisera de olika anläggningsdelarna, vilket alltså avspeglas i hur detaljerad och komplett gestaltungsprogrammet kan vara i det här skedet.

Innehåll

Läsanvisning	3
Innehåll	4
Sammanfattning	5
1. Inledning	6
1.1 projektets bakgrund	6
1.2 Syfte och mål med projektet	6
1.3 Syfte med gestaltungsprogrammet	8
1.4 Omfattning och upplägg	8
2. Förutsättningar	9
2.1 Funktionskrav	9
2.2 Trafikantperspektiv	10
2.3 Åskådarperspektiv	10
2.4 Landskapet	11
2.5 Världsarvet Drottningholm	29

3. Gestaltningensmål och principer	30
3.1 Projektets effektmål och gestaltningen	30
3.2 Gestaltningensmål	31
3.3 Förhållande mellan väg och omgivande landskap	31
3.4 Övergripande gestaltungsprinciper	32
4. Förslag	38
4.1 Delsträcka Tappström - Tappströmsbron	41
4.2 Delsträcka Lindö (fram till Lindötunneln)	44
4.4 Delsträcka Kanton - Malmen	50
4.5 Delsträcka Drottningholmsbron - Kärsön	60
4.6 Delsträcka Nockebybron - Gubbkärrsvägen	62
5. Drift och underhåll	64
6. Gestaltungsfrågor i kommande skeden	64
6.1 Bygghandling	64
6.2 Byggskedet	66
6.3 Driftskedet	66
7. Källor	67
8. Delsträcka Lindötunneln - Kanton (Förbifarten)	68

Sammanfattning

1. Inledning

1.1 projektets bakgrund

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUF 2010, förutspår en stark befolkningsökning i Stockholmsregionen. Efterfrågan på bostäder kommer i framtiden öka på lite längre avstånd från Stockholm, som exempelvis Ekerö. Som en effekt av en ökad inflyttning till Ekerö förutspås trafiken på Ekerö öka i framtiden. Ekerövägen (väg 261) är den enda fasta vägförbindelsen mellan Ekerö och Stockholm, och Ekerö kommun är således starkt beroende av att vägen fungerar.

Ekerövägen är i dagsläget hårt trafikerad med omkring 19 000 fordon per dygn vid Drottningholm och 18 000 fordon per dygn väster om Lindötunneln. Mellan Nockeby och Tappström, vid Ekerö centrum, har vägen i dag tre körfält; ett körfält i riktning mot Ekerö centrum och två i riktning mot Stockholm. Kapaciteten är idag låg och risken för köbildning är stor. Trafiksäkerheten längs vägen är dessutom otillräcklig för både skyddade och oskyddade trafikanter.

År 2035 beräknas trafiken förbi Drottningholm ha ökat till 28 000 fordon per dygn och till 41 000 fordon per dygn väster om Lindötunneln. I beräkningarna har antagits att Förbifart Stockholm byggs.

Ekerövägen passerar igenom ett från kulturhistorisk synpunkt ytterst känsligt område. Lovön utgör riksintresse för kulturmiljön och Drottningholms slottsanläggning är upptagen på UNESCO:s världsarvslista och är skyddad som statligt byggnadsminne. Ekerövägen går dessutom rakt igenom riksintresseområdet Mälaren med öar och stränder, vattenskyddsområdet för Östra Mälaren samt det framtida natur- och kulturreservatet på Lovön. Vägen löper också på ett par platser helt nära Natura 2000-områden. Åtgärder för att förbättra framkomligheten på sträckan måste därför utföras med stor hänsyn till världsarvet och till omgivande natur- och kulturmiljöer.

År 2011 slöts en överenskommelse mellan Statens fastighetsverk, Riksantikvarieämbetet, Ekerö kommun och Trafikverket om inriktningen för det fortsatta arbetet med Ekerövägen och Förbifart Stockholms anslutning till denna. Överenskommelsen innebar bland annat att Ekerövägen föreslogs byggas om till en smal fyrfältsväg med busskörfält i syfte att åstadkomma en robust väg- och kollektivtrafikförbindelse mellan Ekerö centrum och Nockeby. Trafikverket beslutade i mars 2012 att upprätta en vägplan för sträckan Ekerö centrum – Nockeby för en smal fyrfältsväg med busskörfält.

1.2 Syfte och mål med projektet

Det övergripande syftet med en utbyggnad av Ekerövägen till en smal fyrfältsväg - i kombination med signaltrimningsåtgärder och åtgärder enligt de två första stegen i fyrstegsprincipen - är att förbättra trafiksituationen för dem som bor och arbetar i Ekerö kommun.

För vägplanen har följande projektmål identifierats

- Kollektivtrafikens andel av personresorna ska öka
- Världsarvets, buffertzonsens och riksintressenas natur- och kulturvärden bevaras, vårdas och utvecklas
- Fordonstrafikens framkomlighet ska förbättras
- Trafiksäkerheten på sträckan ska förbättras



Översiktsbild

1.3 Syfte med gestaltningsprogrammet

Gestaltningssystemet ska beskriva viktiga ställningstaganden i projektet och är ett underlag för arbetet i kommande skeden. De viktigaste frågorna i vägplanen är enligt "Råd för gestaltningssystem och gestaltningssystem i olika skeden" Vägverket 2009:161: linjeföring i plan och profil, vägsektion, sidoområdenas utformning, riktlinjer för broars och trafikplatsers utformning med mera samt motiv till valda lösningar och principer.

I ett vägprojekt finns det både ett landskaps- och trafikantperspektiv på gestaltungsfrågorna. Med landskapsperspektiv menas hur den nya väganläggningen uppfattas från landskapet vid sidan av vägen. Frågan som ställs är hur upplevelsen i det omgivande landskapet påverkas. Detta är också en miljöfråga som hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikantperspektivet, det vill säga hur vägen och dess omgivning upplevs från de olika trafikanternas synvinkel, är däremot en vägteknisk fråga som hanteras såväl i gestaltningssystemet som i vägplanens beskrivning.

1.4 Omfattning och upplägg

Gestaltningssystemet inleds med en genomgång av förutsättningarna för projektet Ekerövägen. Det gäller delvis vilka krav som ställs på den nya vägen men också det landskap som vägen går genom och har en relation till. Landskapsbeskrivningen och analysen är en vidarearbetning från den landskapsbeskrivning och analys som gjordes i Förstudien. I detta skede har beskrivningen och analysen koncentrerats till vägen och dess påverkan på omgivande landskap.

I det tredje kapitlet presenteras de övergripande idéer och mål för gestaltningen. Flera lösningar föreslås utmed hela sträckan och utgör grundprinciper för hela vägens gestaltning.

I det fjärde kapitlet presenteras hur gestaltningssystemet anpassas till platsen. Vägen har delats upp i delsträckor för att dels underlätta för läsaren, men också eftersom vägen och dess omgivning skiftar i karaktär utmed sträckan och detta påverkar gestaltningen.

Vissa gestaltningssystem- och utformningsåtgärder är inarbetade i vägplanens beskrivning och ritningar, andra återstår till kommande skeden.

För att tydliggöra vad som ska åtgärdas i bygghandling respektive bygg- och driftskede har en sammställning gjorts i kapitel 6. Sammanställningen kan också användas som en checklista i varje skede. Listan kan i så fall kompletteras efterhand.

Sista i programmet redovisas förslag på åtgärder utmed den sträcka som ingår i förbifart Stockholm. Dessa förslag ingår inte i vägplanen för väg 261, men visar på gestaltningssystemmässiga önskemål som ger en sammanhållen gestaltning utmed hela Ekerövägen.

2. Förutsättningar

2.1 Funktionskrav

Inom projektet för Ekerövägen finns ett antal funktionskrav som projektet avser uppfylla.

2.1.1 Kollektivtrafik

Vägplan för Ekerövägen är i många avseenden ett kollektivtrafikprojekt. Ett ytterligare körfält för kollektivtrafiken möjliggör för förbättrat kollektivresande med bättre tillförlitlighet. Det är därför av stor vikt att kollektivtrafikens framkomlighet och tillgänglighet är väl beaktad och omhändertagen i gestaltningen.

2.1.2 Gång- och cykel

Många mälaröbor arbetspendlar in mot Stockholm med cykel. Mälaröarna är också populära för cyklister, både motionärer och utflyktsbesökare. Många cyklister håller mycket hög fart vilket ställer särskilda krav på utformning. Cykelpendling och friluftliv är något som ska gynnas och cyklisternas och fotgängarnas behov skall inarbetas i gestaltningen.



2.1.3 Jordbruket

Det odlade landskapet är en förutsättning för det öppna vackra landskap som är så uppskattat och värdefullt idag. Möjligheterna att även i fortsättningen bedriva ett rationellt jordbruk är en förutsättning för projektet. Det innebär att tillgängligheten för jordbruksmaskiner till åkrarna och gårdarna inte får försämrats. Detta kommer också att beaktas i gestaltningen.

2.1.4 Biltrafik

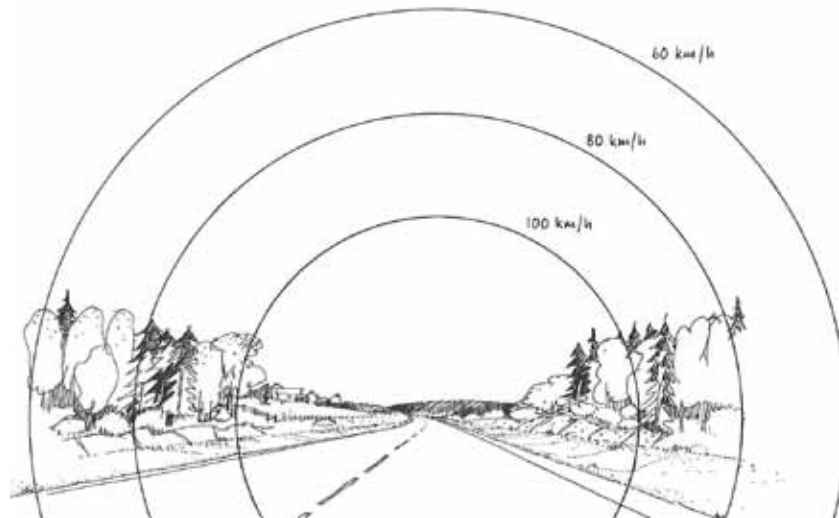
Ekerövägen är än så länge den enda landförbindelsen som Ekerö kommun har med fastlandet (det finns färja till Slagsta). När Förbifarten är byggd kommer det att finnas alternativa vägar. Även om ambitionen är att bilresandet ska minska till fördel för kollektivtrafik och cykel måste en viss framkomlighet för biltrafiken upprätthållas.

2.2 Trafikantperspektiv

De som färdas i bil längs en väg, som förare eller passagerare, upplever vägen som en film i sekvenser. För trafikanter på vägen domineras rumsupplevelsen av vägens utrustning; skyltar, barriärelement, räcken, stolpar m.m. Hastigheten gör att landskapsrummen måste ha viss utsträckning för att hinna upplevas. Objekt nära vägen hinner sällan uppfattas, däremot kan t ex en byggnad eller ett träd ute i ett öppet landskapsrum registreras och upplevas ganska länge av bilisten.

De som färdas långsamt, på cykel eller till fots, har en helt annan upplevelse och vägmiljön är mer påtaglig. Buller, luft, temperatur m.m. upplevs tydligt. Som cyklist och fotgängare är man också mer sårbar.

Trafikantperspektivet kan alltså se väldigt olika ut. I projektet ska vägmiljön utformas med hänsyn till olika typer av trafikanter. Den mest sårbara trafikantgruppen på respektive plats sätter nivån på insatserna.



Biltrafikantens möjlighet att notera omgivningen är starkt beroende på vilken hastighet den färdas i. Bildkälla: Hela Vägen.

2.3 Åskådarperspektiv

Åskådare är de som befinner sig vid sidan om vägen. De huvudsakliga åskådarna är människor som bor och/eller verkar intill vägen. För många åskådare är vägen ett mer eller mindre oönskat tillskott i boendemiljön. Projektet ska utformas med hänsyn och lyhördhet för boende och arbetande intill vägen.

Åskådarperspektivet domineras av upplevelsen av trafiken på vägen, men också av vägens landskapsanpassning, terrängutformning och detaljutformning.

- Landskapsanpassning handlar om tillvaratagande av landskapets förutsättningar vid utformning av exempelvis broar och trafikplatser.
- Terrängutformning handlar om omdaningar av terrängen exempelvis utformning av skärningar/bankar, terrängmodelleringar och tunnelymningar.
- I detaljutformningen gestaltas olika element som bullerskydd och planteringar.



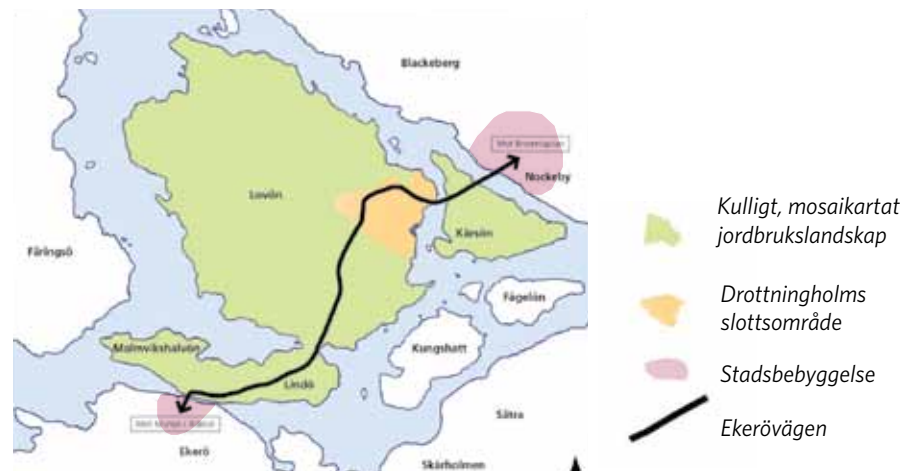
Betraktaren som står vid sidan av vägen har en annan upplevelse än trafikanterna.

2.4 Landskapet

I Förstudien gjordes långtgående analyser och beskrivningar av landskapet. Vägplanen utgår från Förstudiens analyser och beskrivningar och fördjupas där det finns behov. För att få en fullständig bild av landskapets förutsättningar hänvisas läsaren till Förstudien och de kompletteringar som gjorts till den. Den Kulturmiljöutredningen som tagits fram i samband med det här projektet, vägplan för 261, ger också en mycket god bild av hur landskapet formats av människan under lång tid.

Hela förstudieområdet utgör en del av Mälardalen som ingår i den naturgeografiska regionen Svealands sprickdalslandskap. Landskapet karaktäriseras av en kuperad terräng där sjöar och lerslättdalar har bildats i sprickorna där urbergspatån har vittrat sönder. Det är ett småskaligt odlingslandskap uppbrutet av skogsklädda moränhöjder som dragit till sig bebyggelsen. (Sporrong, 1995)

I utredningsområdet går det att urskilja tre olika landskapstyper (områden med ett liknande mönster i geologi, landform, jordart, vegetation, markanvändning, bebyggelse och fältmönster). Dessa har benämnts ”kulligt, mosaikartat jordbrukslandskap”, ”bebyggelse” och ”slottsmiljö med villaområde”.



Landskapstyper

Kulligt mosaikartat jordbrukslandskap

Landskapstypen består av en kuperad terräng med uppodlade lerslättdalar som delas upp i tydliga landskapsrum av skogsklädda moränhöjder.

Landskapets mosaikartade uppbyggnad leder till en varierad vegetation. Kring gårdar och byar finns inslag av lövträd och längs med vägarna enstaka alléer och trädtrader. Mälardalens milda klimat medför att även skogsområden ofta har inslag av ädla lövträd, särskilt i södervända sluttningar och bryn.

På uppdrag av länsstyrelsen i Stockholms län har det tagits fram en Odlingslandsskapsanalys i samband med den planerade reservatsbildningen på Lovön. Där framgår det att odlingslandskapet på Lovö-Kärsö är präglad av en lång kontinuitet av jordbrukande och betesdrift och ett samband med Drottningholms slott och Kungsgården. Eftersom det har varit ett samlat ägande till ett fåtal huvudmän som styrt under lång tid, har gårdarna sedan länge en samlad arrondering med fälten koncentrerade kring gårdscentra. Eftersom gårdarna inte delats av arv eller skiften och annan påverkan är de gamla gårdsmiljöerna fortfarande förhållandevis intakta. I landskapet som omger Drottningholm ligger några få gårdar med storskaliga åkermarker. Gårdarna på Lovö har förhistoriska anor och ligger jämt fördelade i landskapet, med vägar som riktats mot kyrkan, som är belägen mitt på ön. Gårdarna har sedan 1500-talet legat under kungsgården och markägarförhållandena är i stort oförändrade idag. Kungsgården förvaltas av Kungliga Hovstaterna och arrendegårdarna Barkarby, Berga, Edeby, Hogsta, Lunda och Norrby förvaltas av Statens Fastighetsverk. Det finns tydliga spår i landskapet som visar att området bebotts i över 3000 år. Utredningsområdet utgör en del av ett viktigt fornlämningsområde.



Bilden är tagen från Kanton, mot Ekerövägen.

Drottningholms slottsmiljö med bostadsbebyggelse

Landskapstypen består av Drottningholms slottsområde samt det närmast omgivande landskapet. Landskapstypen utgår från ett kulligt mosaikartat jordbrukslandskap, som beskrivet ovan, men har brukats på ett annat sätt under hundratals år. Vegetationen är starkt präglad av människans påverkan med en stor del av området anlagt som parkmiljö med planteringar av ädellövträd.

Bebyggelsen består av Drottningholms slott med tillhörande byggnader, Kanton samt Drottningholmshalmen. Drottningholmshalmen, eller Malmen som den också kallas, är ett mindre område med flerbostadshus och villabebyggelse norr om Ekerövägen.

Bebyggelse

I den södra och norra delen av sträckan, Tappström respektive Nockeby, går vägen genom områden med varierad bebyggelse. Inom båda områdena saknas en tydlig bebyggelsestruktur.



Drottningholmsslott



Bostadsbebyggelse Malmen



Splittråd bebyggelse Tappström



Splittråd bebyggelse Nockeby.

Delsträckor

Sträckan i gestaltningsprogrammet har delats in i delsträckor. Gränserna mellan dessa baseras dels på områdenas karaktär och dels på hur projektet är upplagt.



1. Tappström
2. Lindö
3. Lovö fram till Kanton
4. Drottningholm
5. Kårsön
6. Nockeby

Karaktärsområden

2.4.1 Delsträcka 1, Tappström

Beskrivning av landskapet

Området sträcker sig från Tappströmvägen/Bryggarvägen vägen fram till Tappströmsbrons landfäste. Området kan närmast beskrivas som trafikmiljö där när liggande bebyggelse vänder ryggen till vägen. Området är splittrat och det är relativt svårorienterat då Tappström Centrum inte aviserar sig tydligt mot vägen.

Den öppningsbara Tappströmsbron är relativt anonym till sin utformning. Öppningen under bron är relativt stor och det är möjligt att gå längs med stranden.

I området närmast brofästet kantas Ekerövägen av tät vegetation som gör att omgivningarna är svåra att skönja. Dessa skärmar av vegetation utgör en behövlig skyddsskärm mellan vägen och bostäderna närmast vägen.

Under Tappströmsbron följer en gångväg stranden. Väster om bron finns en dagvattendamm. Runt omkring växer höga uppstammade träd och bildar ett effektivt lövtak. Trots dess råa obearbetade slänter av stenkross ger den är dammen ett tillskott till platsen. Rummet kring dammen upplevs avskild och privat, trots närheten till vägen och bebyggelsen. Radhuslängan söder om dagvattendammen ligger uppe på en höjd och har fina utblickar mot vattenrummet utmed Tappströmmen.

Närmre korsningen med Tappströmvägen öppnar sig landskapsrummet mot kommunhuset på vägens västra sida. Strax norr om korsningen med Bryggvägen går en gång- och cykelpassage under Ekerövägen.



Dagvattendammen utmed stranden



Vy från Tappström mot Malmvik



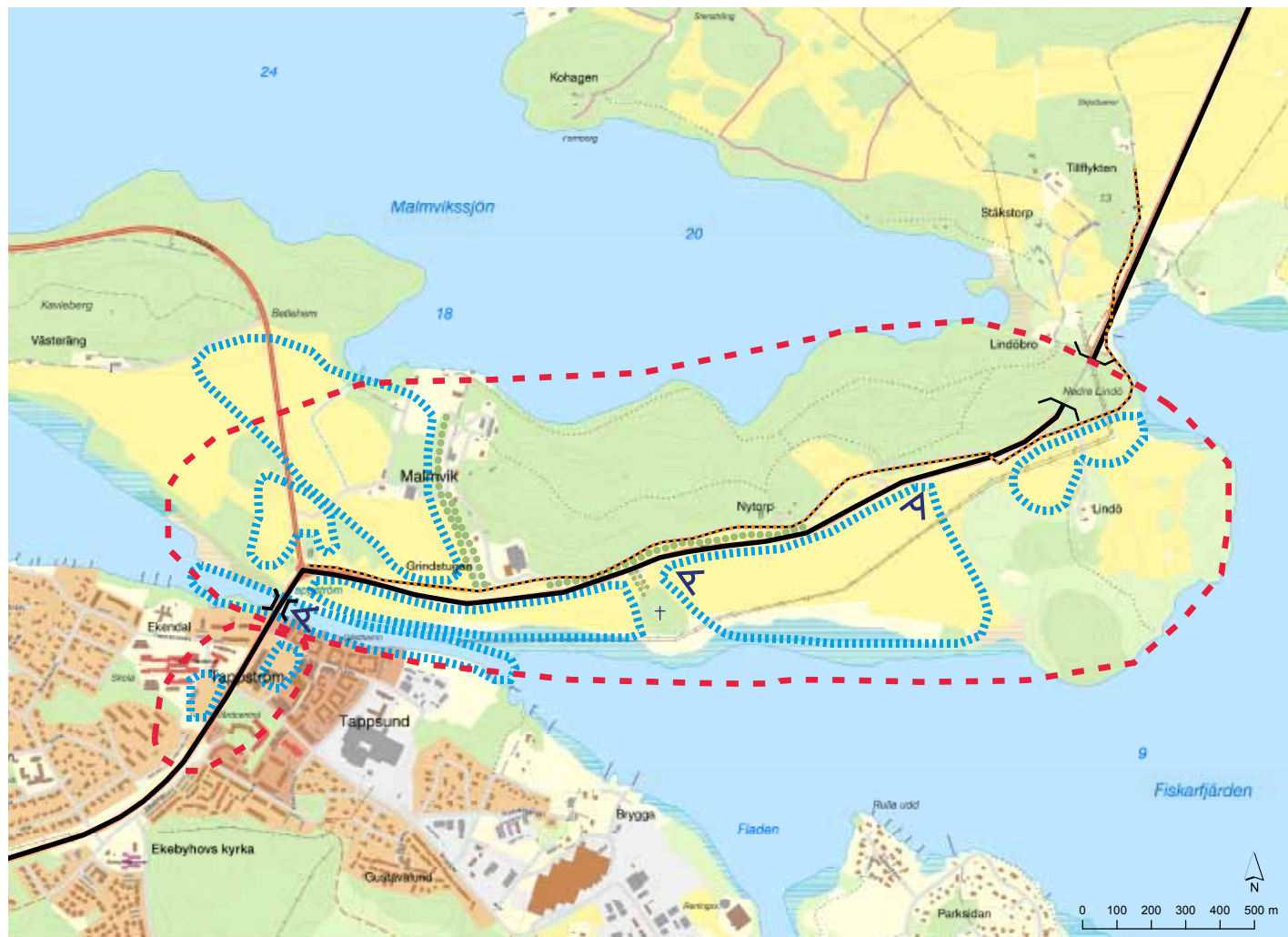
Vägrum vid korsningen Bryggvägen

Landskapliga styrkor och svagheter

Närheten till Tappströmmen och stränderna är en stor tillgång för området. Strandpromenaden utgör en stor kvalitet för de som bor i Tappström.

Landskapsrummet vid dagvattendammen har stora kvaliteter med sina upp- vuxna höga träd och närheten till vattnet.

Platsbildningen mellan kommunhuset och Ekerövägen ger kommunhuset en viss dignitet. Landskapsrummet utmed Ekerövägen är dock splittrat och gränserna mellan sidoområden, park och vägrum är otydliga.



-  Karaktärsområde/delsträcka
-  Rumsbildningar
-  Utblickar
-  Öppet jordbrukslandskap
-  Skogsområde
-  Strandäng
-  Ekerövägen
-  Gamla landsvägen
-  Allé/Trädrad
-  Bebyggelse
-  Tät bebyggelse

Förutsättningar Delsträcka 1 och 2, Tappström och Lindö

2.4.2 Delsträcka 2, Lindö

Beskrivning av landskapet

På Lindö är det öppna jordbrukslandskapet söder om Ekerövägen uppdelat i två tydliga rumsbildningar av allén med tujor som leder från Ekerövägen mot Wallenbergs gravkulle. Allén och gravkullen utgör ett främmande och majestätiskt inslag i landskapet och dominerar landskapsbilden.

Berg- och åsavsnittet norr om Ekerövägen är bevuxet med gammal tallskog med inslag av ädellövträd i södersluttningen. Norr om Ekerövägen följer den gamla landsvägen, som idag är gång- och cykelväg, följsamt terrängen. Den kantas av en uppvuxen lindallé och utgör ett starkt karaktärsskapande element. Den modernare Ekerövägen är även den följsam med terrängen i plan och profil, om än något stelare i geometrin då den har andra kapacitetskrav än den gamla landsvägen.

Lindötunneln utgör, tack vare sitt undanskymda läge, inte något större visuellt inslag i landskapsbilden.

Från Ekerövägen finns långa siktlinjer och utblickar ner mot Mälaren. På andra sidan Fiskarfjärden och Tappströmskanalen ligger Ekebyhovs skidbacke och bebyggelsen kring Ekerö centrum som utgör viktiga element i utblickarna.

Landskapliga styrkor och svagheter

Kontrasten mellan det öppna landskapet mot söder och den skogsklädda åsen mot norr, där den gamla landsvägen markerar gräns.

Allén av tujor fram till Wallenbergs gravkulle sam talar ett tydligt maktspråk.

De långa vyerna söder- och västerut mot Ekerö och Tappström

Den allékantade gamla landsvägen som tydligt visar ett historisk lager.

Nuvarande Ekerövägens terränganpassade linje i landskapet och hur vägen i underordnar sig landskapet stället för att dominera.

Strandängarna mot Tappströmskanalen är värdefulla för flora och fauna, men även ur upplevelsesynpunkt.



Vattenrummet vid Tappströmmen.



Wallenbergs gravkulle avtecknas mot himlen



Den gamla landsvägen är idag gc-väg.



Vy över Lindö och Ekerövägen mot söder.

2.4.3 Delsträcka 3, Lovön (fram till Kanton)

Beskrivning av landskapet

Landskapet delas upp i tre tydliga landskapsrum av skogsklädda moränhöjder. De öppna fälten är svagt böljande med ett antal spridda åkerholmar med ädellöv.

Längst i söder ligger tunnelöppningen till Lindötunneln i ett eget, relativt litet, landskapsrum som avgränsas från de stora agrara landskapsrummen genom en skogsklädd moränhöjd. Norr om mynningen skymtas Mälarens vatten bakom strandäng och alskog.

Det stora landskapsrummet mellan Lindötunneln och Edeby präglas av den långa utblicken mot Mälaren som omsluts av betade skogsområden på höjder. Ekerövägen utgör ett starkt linjärt element som på ett relativt okänsligt sätt skär genom landskapsrummet. Vägens profil följer omgivande mark och vägbanken är relativt låg. Den gamla vägen finns till stora delar kvar och följer skogskanten runt de öppna fälten, men är idag inte tydligt läsbar på avstånd.

Vid infarten till Edeby öppnar sig ett mindre landskapsrum med uppodlad mark. Landskapsrummet tillhör ett av de äldsta uppodlade på Lovön.

Vidare norrut sluter sig landskapet på ömse sidor om vägen för att sedan öppna sig i ett stort landskapsrum där Drottningholms påverkan börjar bli påtaglig. Det Götiska tornet, byggt i riddarromantisk stil, är ett karaktärsskapande element som är synligt på långt håll i landskapet.

Drottningholms golfbana ligger norr om Ekerövägen och utgör en stark kontrast i det omgivande jordbrukslandskapet. Golfbanan är anpassad till terrängen men de välskötta gräsytorerna med dammar och sandbunkrar har en modern karaktär som avviker från det historiska landskap som omsluter den.

Söder om Kanton ligger vägen på bank och är synlig från Kantongatan i höjd med Kina slott vilket har negativ påverkan på landskapsbilden då den skär av landskapsrummen.

Landskapliga styrkor och svagheter

Hela området bedöms vara mycket värdefullt ur landskapssynpunkt. Det kulturhistoriska arvet som finns representerat i byggnader, alléer, trädrader, historiska vägdragningar, fältmönster och fornlämningar. Det sammanhang som dessa element bygger tillsammans utgör ett unikt värde.

Alléer och trädrader följer det gamla vägnätet och fungerar som linjära karaktärsskapande element. De visar, med sina stora, gamla träd, på en historisk kontinuitet i landskapet och fungerar även som rumsavskiljare i landskapet.

Det småbrutna odlingslandskapet med tydliga bryn mot den odlade marken.

De långa utblickarna mot Mälaren utgör värdefulla glimtar mot omvärlden.

Ekerövägens nuvarande sträckning genom området bryter med det historiska jordbrukslandskapets mönster och utgör därmed en svaghet.

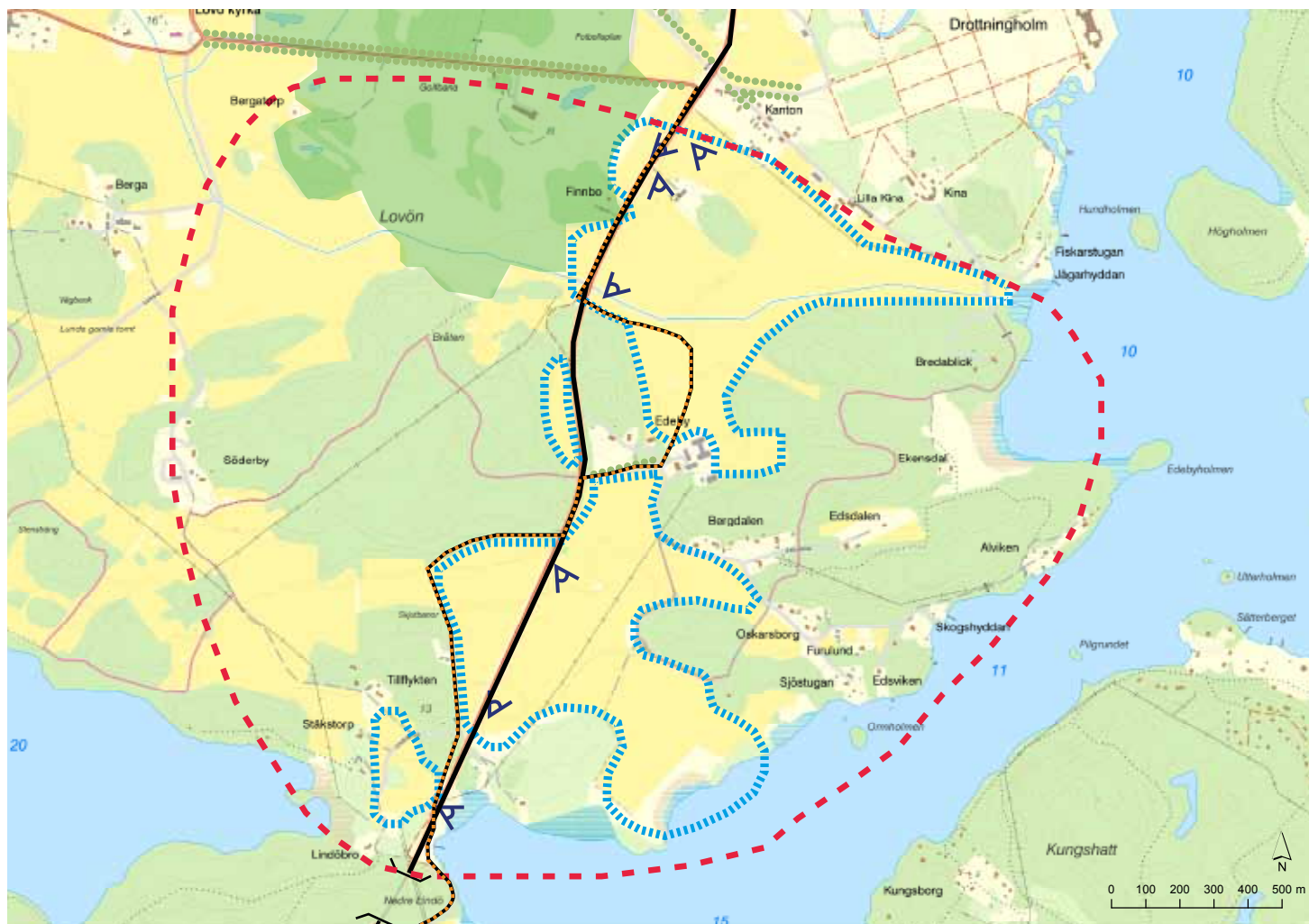
Lindö tunnel utgör ett modernt infrastrukturellt element i landskapsbilden men påverkar bara en mindre del av landskapet.

Utblickarna mot gravkullarna i öster och herrgårdsanläggningen Edeby gård samt betesmarkerna i Natura 2000-området Edeby ekhage utgör fina blickpunkter i landskapet.

Utblickarna från Kina slott och omgivningar mot odlingslandskapet.



Allén fram till Edeby gård



-  Karaktärsområde/delsträcka
-  Rumsbildningar
-  Utblickar
-  Golfbana
-  Öppet jordbrukslandskap
-  Skogsområde
-  Strandäng
-  Ekerövågen
-  Gamla landsvägen
-  Allé/Trädrad
-  Bebyggelse

Delsträcka 2, Lovön (fram till Kanton)

2.4.4 Delsträcka 4, Drottningholm (Kanton-Drottningholmsbron)

I Förstudien gjordes mycket långtgående beskrivningar och analyser av Drottningholms slottspark. I denna vägplan har essensen av förstudiens analyser lyfts fram och ställts i förhållande till vägens utformning. För ytterligare beskrivning av Drottningholms slottsmiljöer hänvisar vi därför läsaren till Förstudien och dess kompletteringar.

Kort historik

Drottningholms slottsmiljö skiljer sig markant från det omgivande landskapet i karaktär. Hela slottsområdet är upptaget på Unescos världsarvslista och är sedan 1935 ett statligt byggnadsminne. Världsarvskommitténs motivering lyder:

”Drottningholms slottsmiljö är det bäst bevarade exemplet på ett kungligt slott uppfört på 1700-talet i Sverige och som samtidigt är representativt för all europeisk kunglig arkitektur från denna tid, uppförd med Versailles som förebild och inspirationskälla”.

Anläggningen har lång kontinuitet som kungligt slott och parkanläggning, som varit obruten sedan 1660-talet. Parkens trädgårdsanläggningar representerar idag stilar som barock, rokoko, Engelsk och romantisk park och nyklassicism.”

Eftersom de olika delarna anlagts vid skilda tidpunkter har de specifika karaktärer beroende på vilka trädgårdsideal som gällde vid tidpunkten för anläggandet. Den äldsta delen av slottsparken är den strikt geometriska barockträdgården från renässansen som anlades på 1600- och 1700-talet i samband med att slottet byggdes. Denna del följdes av den av naturen inspirerade trädgårdsanläggningen runt Kina slott från rokokon på mitten av 1700-talet. Mest modern är den engelska landskapsparken, som ligger närmast Ekerövägen, och som anlades under den romantiska eran under sena 1700-talet.



Götiska tornet

För mer information om parken och landskapets historiska bakgrund hänvisar vi till Kulturmiljöutredningen som också ingår i denna Vägplan.



Slottsparkens olika delar representerar olika stilar och ideal.



Analys av siktlinjer i förhållande till historiska siktlinjer visar att flera av de ursprungliga finns kvar. Följande berör Ekerövägen: Kopplingen Hemmet - Parken, Engelska parken - Orangeriet, Engelska parken - Malmen, Drottningholms teater - Malmen.

Nulägesanalys över Drottningholms från Förstudien.



Karusellpan mot Orangeriet.



Från parken mot Hemmet



Malmen från Engelska parken.



Malmen från Teatern.

Beskrivning av landskapet

Kantongatan, som idag korsas av Ekerövägen, anlades 1757. Allén bestod ursprungligen av rönn, men utgörs idag i huvudsak av lind. Kantongatans förlängning tros vara planterad på mitten av 1700-talet. Alléerna utgör starka linjära element i landskapet. De aviserar Drottningholm mot öster och utgör också gräns för världsarvet. Alléerna utmed Kantongatan är idag något otydliga då de blandats upp av trädgårdarnas träd och buskar. Träden utmed Lovö kyrkoallé är i dåligt skick och ett förnygringsarbete har påbörjats. Starkast element utgör Skolallén.

På andra sidan Ekerövägen från Kanton sett ligger en grupp byggnader bestående av Lovö skola och bostäder. Området ligger inbäddat i grönska och döljs delvis från Drottningholmsparken av en åkerholme som ligger intill Ekerövägen. Nämnade åkerholme med stora uppvuxna ekar utgör nästan en naturens motsvarighet till det Götiska tornet som tronar högt uppe öster om vägen. Det mänskligt ståtliga på ena sidan vägen och det ståtligaste naturen har på den andra.

Landskapsrummet norr om Kanton, utgör en del av det pastorala agrara landskap som flera av parkens vyer riktar sig mot. Ekerövägen är klart synlig inne från parken, men den håller en förhållandevis låg profil. Trafikmängden gör dock att den inte går att undvika och den stör också den ursprungliga intentionen med utblickarna – att se ut över ett måleriskt beteslandskap. De som färdas på vägen får utmed den här sträckan en uppfattning om vad som väntar när det Götiska Tornet utgör blickfång och aviserar Drottningholms slott och parkens storslagenhet.



Vy från parken mot Drottningholms skola



Den tydliga axiella uppbyggnaden av barockträdgården där slottet utgör blickfång.



Vy från Kina slott mot Ekerövägen



Skolallén vid kanton

Vidare norrut lämnar vägen det öppna landskapet och löper i kanten av den engelska parken. På vägens norra sida stiger terrängen och växtligheten är tät med buskar. På parksidan löper en del av dammen utmed vägen. Den delen av dammen är sällan vattenfylld och upplevs mer som en ravin intill vägen.

Vid Hemmet som ligger upphöjt på vägens norra sida öppnar sig ett mindre landskapsrum. Mellan Hemmet och parken finns ett viktigt visuellt samband. Idag går ett dike utmed vägens norra sida vilket markerar en önskad gräns mellan park och Hemmet. Gräsytan mellan Hemmet och Ekerövägen har en annan skötsel än den inne engelska parken. Skillnaden i uttryck markerar snarare en gräns än ett sammanhang. Sambandet mellan Hemmet och parken är idag inte så starkt som det skulle kunna vara där vägen med sin något upphöjda profil utgör en barriär mellan park och Hemmet.

Vidare österut öppnar sig landskapet åter i ett stort landskapsrum på vägens norra sida. Här ligger idag hästthagar tillhörande det stall som ligger i anslutning till Orangeriet. Hagarna, som tidigare var åkermark, har stark koppling till parken då det var just denna typ av vy som önskades från den romantiska parken. Förvisso var det nog inte tänkt att betesmarken skulle delas upp i småbitar av vita band (elstängsel), men markanvändningen är den ”rätta”, om än med ett modernt uttryck. Markanvändningen på Karusellplan som ligger inne i parken, mitt emot Orangeriet, kan dock diskuteras. Idag fungerar den stora ovala ytan som parkering för parkbesökare och som infartsparkering. Bilarna kommer en bra bit in i parken och dess påverkan på parken ökar betydligt om man jämför med om bilarna endast hade varit ute på bilvägen.



-  Karaktärsområde/delsträcka
-  Rumsbildningar
-  Utblickar
-  Golfbana
-  Öppet jordbrukslandskap
-  Skogsområde
-  Strandäng
-  Drottningholmsmalmen
-  Slottspark öppen
-  Slottsparkträdbeklädd
-  Ekerövägen
-  Gamla landsvägen
-  Allé/Trädrad
-  Bebyggelse

Delsträcka 4, Drottningholm (Kanton-bron)

Från Karusellplan utgår ett antal viktiga siktstråk varav flera riktar sig mot Ekerövägen. Mellan Karusellplan och Orangeriet är sambandet idag svagt då den allé som kantar den gamla entrén till Orangeriet består av unga träd som överskuggas av den intilliggande dungen av träd. Öster om denna dunge finns en fruktodling vilket ger en aning om tidigare funktion.

Den öppna åkermarken mellan Kungsgårdsvägen och Eriksbergsvägen utgör fond för flera siktlinjer från parken. Vägen och slänter stör de visade utblickarna. Att vägen flera gånger breddats och höjts går också att se på hur träden har uppfyllt mark in på stammarna.

Vid kurvan strax öster om Eriksbergsvägen, i höjd med det första huset utmed Långa raden, har vägen höjts mycket, troligtvis under 70-talet. Vägen har till synes både breddats och doserats för ökad hastighet. Följden har blivit en hög vägbank in mot parken och uppfyllnader mot befintliga träd. Banken utgör fond för en av de viktiga siktlinjerna från Karusellplan. Den höga vägprofilen har också som följd att bilarna upplevs ha övertaget över besökarna i den här delen av parken. Uppfyllnaderna mot trädstammarna ger ett brutalt intryck, även om en del träd uppenbarligen har lyckats överleva. Vidare österut sjunker vägprofilen något, även om tidigare breddningar har gjort att väggroppen inte längre kan vara följsam mot terrängen.

På vägens norra sida, utmed Långa raden, ligger Malmen med putsade tvåvåningshus med vackra detaljer. I gräsytan mellan Långa raden och Ekerövägen växer stora uppvuxna lindar. De har troligtvis tidigare varit hamlade eller formklippta. Från parken sett döljs så gott som hela byggnaderna utmed Malmen av de storvuxna träden.



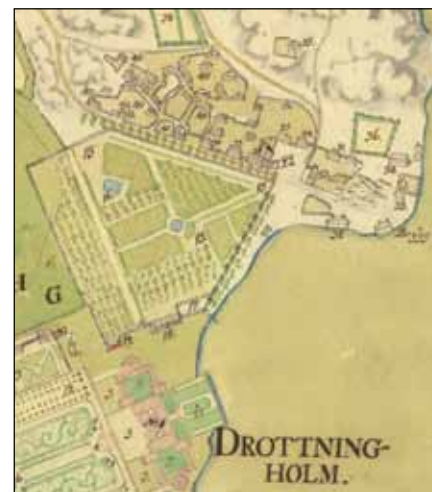
Malmen och Långa raden



Vy mot Drottningholms slott från Drottningholmsbron

Området mellan Ekerövägen och Teatern/tennisbanorna fungerade under sent 1600-tal fram till mitten av 1800-tal som köksträdgård. På 1880-års karta kan man se att det som på tidigare kartor varit köksträdgård nu har blivit en del av den engelska parken. Sambandet mellan Malmen och parken är idag inte så tydligt som det skulle kunna vara. Vägens bredd gör det svårt att enkelt röra sig mellan de båda sidorna.

Från Drottningholmsbron får de som färdas utmed Ekerövägen en vacker vy mot slottet. Idag har man placerat belysningsstolpar på bron norra sida vilket gör att det inte blir några stolpar i siktlinjerna mot slottet. Räckena på bron är av enkel galvaniserad typ. Den neutrala grå färgen gör staketet lågmält och slottet lyfts fram på ett fördelaktigt sätt.



1698 års karta



1745 års karta

Historiska kartor visar att marken mellan teatern och Malmen tidigare har brukats som köksträdgård.

Landskapliga styrkor och svagheter

Genomgående är siktlinjer och vyer mycket viktiga att bevara och om möjligt bör de förstärkas: inne i parken, från parken ut mot omgivande landskap samt från omgivningen in mot parken.

Alléerna vid Kanton är otydliga och utgör inte längre den ståndsmässiga entrén till slottsområdet som det en gång varit.

Bilarnas allmänna påverkan på miljön inne i parken, både visuellt och ljudmässigt, är stor.

Genom att Karusellplan används för bilar ökar bilarnas belastning på parken.

Det visuella sambandet mellan Hemmet och parken är försvagat. Idag upplevs det som två separata delar, inte som en helhet som genomkorsas av Ekerövägen.

Den engelska parkens flytande gränser mot kringliggande områden har under 1900-talet begränsats allt mer av Ekerövägen då den breddats och profilen har höjts.

Sambandet mellan parken och orangeriet är idag svagt.

Det visuella sambandet mellan Malmen och slottet är otydligt. Den svaga visuella kopplingen gör att förståelsen för områdenas samverkan försvåras.

2.4.5 Delsträcka 5, Kårsön

Beskrivning av landskapet

Där Drottningholmsbron landar på Kårsön växer skogen och buskage ner mot vattnet. På den södra sidan stiger terrängen och fram till avfarten till Brostugan kantas vägen av en bergskärning. Även på vägens norra sida skär vägen genom en mindre bergknalle innan ett uppodlat landskapsrum öppnar sig. I det öppna odlingslandskapet står några jättekvarnar som utgör en viktig del av landskapsbilden. Jordbrukslandskapet är det första som möter resenären från Stockholm. Kontrasten mellan det tätbebyggda stadsområdet i Nockeby och landskapsbilden på Kårsön och Lovö är påtaglig.

Väster om infarten till Brostugan ligger vägen på en till början låg bank som sedan höjs upp mot Nockebybron. Norr om vägen ligger i dag en dagvattendamm. Dammarna ligger mitt ute i det öppna landskapsrummet och saknar förankring i landskapet.

Söder om Nockebybron landfäste finns Brostugan. Den låg tidigare i nära anslutning till vägen men flyttades i samband med att den senaste Nockebybron byggdes. Idag är det svårt att se Brostugan och förstå dess betydelse eftersom det vuxit upp mycket växtlighet utmed bron bland annat finns några stora ekar sparade och som är mycket värdefulla för landskapsbilden.

Från den västra sidan av ön finns vackra utblickar mot Drottningholm. Den långa vyn mot Drottningholms slott är synlig redan på Nockebybrons krön och slottet utgör en viktig blickpunkt och landmärke från vägen över Kårsön och hela vägen fram till slottet.



Drottningholms slott från Nockebybron



Jättekvarn intill Ekerövägen på Kårsön

Landskapliga styrkor och svagheter

Den långa majestätiska vyn mot Drottningholms slott möter resenären på Ekerövägen redan på Nockebybron och sträckan över Kårsön utgör en entré till Drottningholms slott från fastlandet.

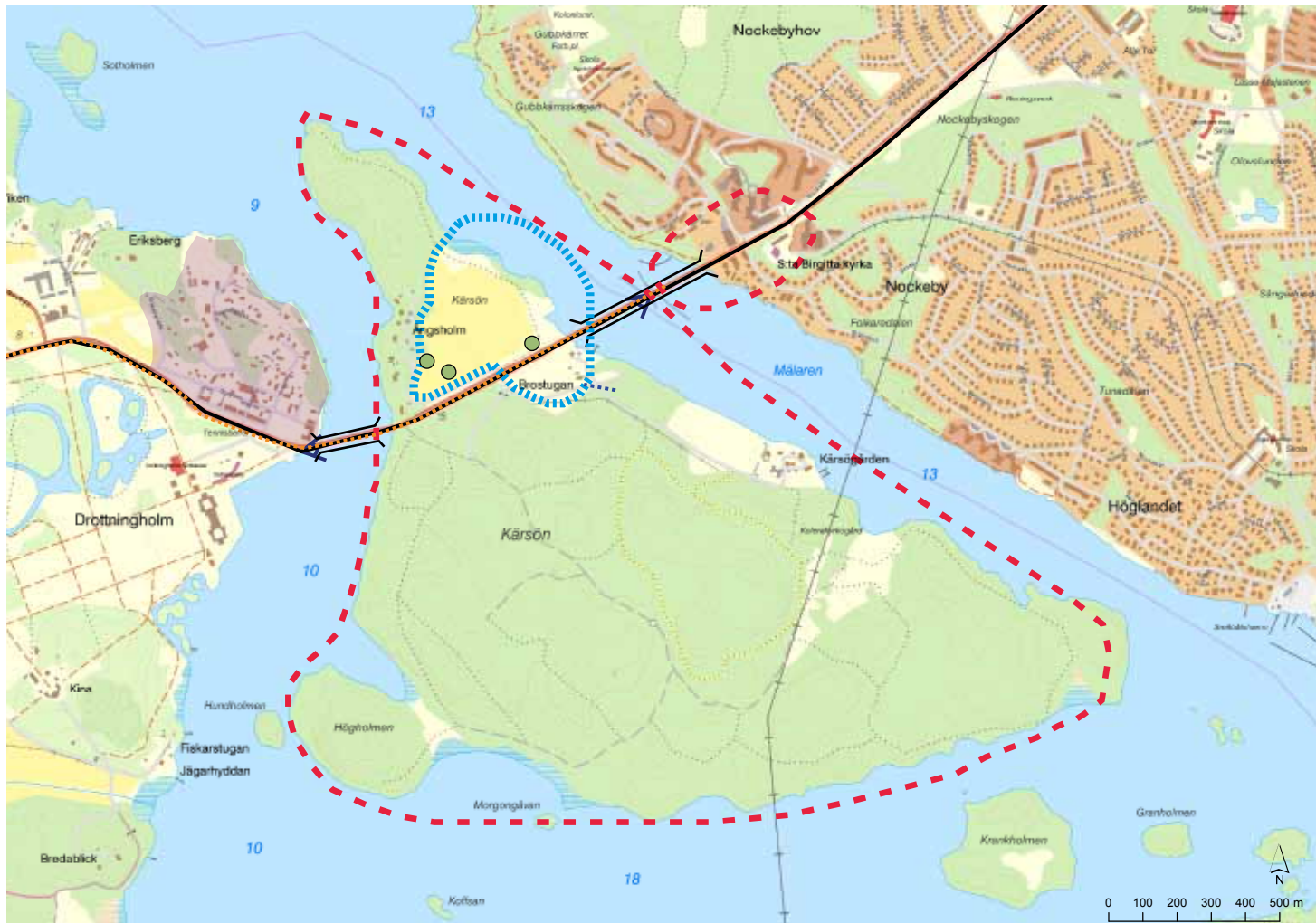
Kårsöns västra strandsträcka har ett högt landskapsbildsvärde, särskilt med avseende på närheten till Drottningholm.

Det öppna jordbrukslandskapet som står i stark kontrast till villastadsbebyggelsen på andra sidan Nockebybron bedöms som värdefull.

Ekarna i åkerlandskapet ger ett historisk djup.

Vägskyltar stör vyn mot Drottningholms slott.

Dagvattendammen känns främmande och saknar förankring i landskapet.



-  Karaktärsområde/delsträcka
-  Rumbildningar
-  Utblickar
-  Öppet jordbrukslandskap
-  Skogsområde
-  Strandäng
-  Drottningholmsmalmen
-  Ekerövägen
-  Gamla landsvägen
-  Allé/Trädrad
-  Bebyggelse
-  Tät bebyggelse

Delsträcka 4, Kärnsön

2.4.6 Delsträcka 6, t ex Nockebybron - Gubbkärrsvägen

Beskrivning av landskapet

Från Kärsön stiger Nockebybron upp över Mälarens vatten för att landa högt upp i terrängen på Nockebysidan. Bron karaktäriseras av den himmelsblå brovaktarkuren. Bron är öppningsbar vilket för med sig en mängd signaler och bommar som används i samband broöppningar. De många olika stolparna av olika karaktär och funktion gör att miljön uppe på bron upplevs som rörig. Redan uppe på krönet av Nockebybron går det att se Drottningholms slott vilket höjer bronns dignitet.

Från bron har man även goda utblickar mot öster och Nockeby. Söder om bron syns stora villor utmed vattnet. På höjden söder om bron anas St Birgittakyrkan med karaktäristiskt kupoltak och spetsigt klocktorn. Norr om bron ligger radhus nere mot vattnet och nästan in under bron. Terrängen stiger sedan och höjden förstärks av de flerfamiljshus som står där.

Där bron går in över land sticker trätopparna upp i höjd med bron. Idag finns låga bullerskyddsskärmar/stänkskydd av vitmålad korrugerad plåt på bronns östra del.



Signaler, bom och brovaktarkur på Nockebybron.



Bostäder intill Nockebybron

När bron kommer i nivå med mark kantas vägrummet på den norra sidan av en större sammanhängande tegelbyggnad utmed Nockeby backe. På den södra reser sig berget med St Birgitta kyrka. Nockeby backe löper parallellt med Drottningholmsvägen/Ekerövägen och tillsammans bildar de ett brett vägrum. En gångbro förbinder norr och söder om vägen i höjd med St Birgitta kyrka. På vägens södra sida växer buskar och träd nära vägen och ger ett lummigt intryck. På vägens norra sida känns vägrummet däremot storskaligt och belamrat med diverse belysningsstolpar och skyltar. Mycket av rörigheten beror på att Nockeby backe löper parallellt och ökar vägrummets storlek.

På andra sidan av korsningen med Gubbkärrsvägen kantas vägens norra sida av bullerskärmar mot villabebyggelsen. Skärmarna är gjorda av stående lockpanel målad i en grågrön nyans. De anknyter väl till egnahemsområdet i Nockebyhov.

Landskapliga styrkor och svagheter

De vida utblickarna från Nockebybron utgör en stor tillgång för de som både åker och vistas på bron.

Det breda och otydliga landskapsrummet mot korsningen med Gubbkärrsvägen ger ett storskaligt intryck.

2.5 Världsarvet Drottningholm

Världsarv enligt UNESCO

Drottningholms slott är upptaget på UNESCO:s världsarvslista. Motiveringen till världsarvet är följande: "Drottningholms Slottsområde - med slott, teater, Kina Slott och slottsparken - är det bäst bevarade exemplet på ett kungligt slott uppfört på 1700-talet i Sverige och som samtidigt är representativt för all europeisk kunglig arkitektur från denna tid, uppförd med Versailles som förebild och inspirationskälla."

För att förstå världsarvets värden och betydelse måste hänsyn tas till Drottningholms kungliga slotts historiska bakgrund. Hänsyn måste även tas till dess omgivning som omfattar hela de kungliga markägorna på Lovö. Bedömningen av världsarvet och dess kulturmiljövärde, betonar ett sådant helhetsperspektiv, vilket innebär att Ekerövägen blir en del av bedömningen av världsarvet.

I MKB finns mer information om Världsarvsgräns och det statliga byggnadsminnet.

Ekerövägen och världsarvet

Den nuvarande trafikbelastningen på Ekerövägen bedöms idag ha en mycket negativ inverkan på världsarvets unika värden. En del av gestaltungsarbetets målsättning i den här vägplanen är att anpassa vägen till världsarvet och dess omgivande kulturlandskap samtidigt som framkomligheten genom världsarvet underlättas för Ekeröborna.

HIA:n och dess krav

Parallellt med Vägplanen för Ekerövägen genomför Trafikverket på uppdrag av Riksantikvarieämbetet en kulturarvskonsekvensbedömning, en så kallad Heritage Impact Assessment, HIA, enligt International Council on Monuments and Sites, ICOMOS, riktlinjer. HIA syftar till att utvärdera de planerade trafikprojektens (väg 261 Ekerövägen och väg E4 förbifart Stockholm) inverkan på världsarvet Drottningholms värden och vad som krävs för att inte hota dem. De förslag som tas fram inom ramen för den här vägplanen bedöms i HIA.

Turism

Drottningholm är ett av Sveriges populäraste sevärdheter. Man ser gärna att antalet besökare ökar ytterligare och att de då gärna kommer med buss eller båt. Idag finns parkeringsytor vid Teatern, Karusellplan och vid Kina slott. Vid evenemang blir dessa helt fulla.

Eftersom många av de som besöker Drottningholms slott är förstagångsbesökare krävs att området är lättorienterat. De som kommer med buss ska lätt kunna ta sig mot slottet utan att riskera sin egen och andras säkerhet när de passerar bilvägen och gång- och cykelvägen.



Ekerövägen förbi Malmen. Där det idag är en stödmur var det slänt. Mot Drottningholmsparken kan en låg häck anas. Fotografi från 1910.

3. Gestaltningens mål och principer

3.1 Projektets effektmål och gestaltningen

Effektmålen för vägplanen finns redovisade i kapitel 1. Alla målen kan direkt eller indirekt påverkas av vägrummets gestaltning men de som gestaltningen i första hand kan påverka är: Kollektivtrafikens andel av personresorna ska öka; Världsarvets, buffertzonen och riksintressenas natur- och kulturvärden ska bevaras, vårdas och utvecklas.

Projektmål: Kollektivtrafikens andel av personresorna ska öka

Gestaltningen kan bidra till att uppnå målet genom:

- Busshållplatser placeras i attraktiva lägen.
- Busshållplatser ges en god utformning och bearbetning för att göra kollektivresan till en trevlig upplevelse.
- Konfliktpunkter mellan bussresenärer och cyklister ska minimeras genom en medveten gestaltning, inte genom efterhandskonstruktioner så som staket.



En av många Mälaröbussar skymtas mellan träden i den engleska parken.

Projektmål: Världsarvets, buffertzonen och riksintressenas natur- och kulturvärden ska bevaras, vårdas och utvecklas.

Gestaltningen kan bidra till att uppnå målet genom:

- Utformning av bankar och slänter så att de harmonierar med omgivande landskap.
- Lyfta fram och förtydliga historiska strukturer i landskapet där dessa kommer i kontakt med Ekerövägen.
- Anpassa vägens gestaltning till den lokala historiska karaktären och dess strukturer, t ex siktstråk och vyer.
- Låta omgivningens karaktär och historia avspelas i vägens material, utformning och utrustning.
- Vägen profil och sektion anpassas för att göra ett så litet intrång som möjligt, både fysiskt och visuellt.
- Vägsektionen genom parken hålls smal vilket håller ner hastigheten och gör Förbifarten till ett attraktivare val, vilket i minskar trafikpåverkan på världsarvet.
- Nerfarterna till Förbifarten utformas som de mest attraktiva vägvalen vid trafikplatserna Edeby och Tillflykten, vilket i minskar trafikpåverkan på världsarvet.

Projektmål: Trafiksäkerheten på sträckan ska förbättras

Gestaltningen kan bidra till att uppnå målet genom:

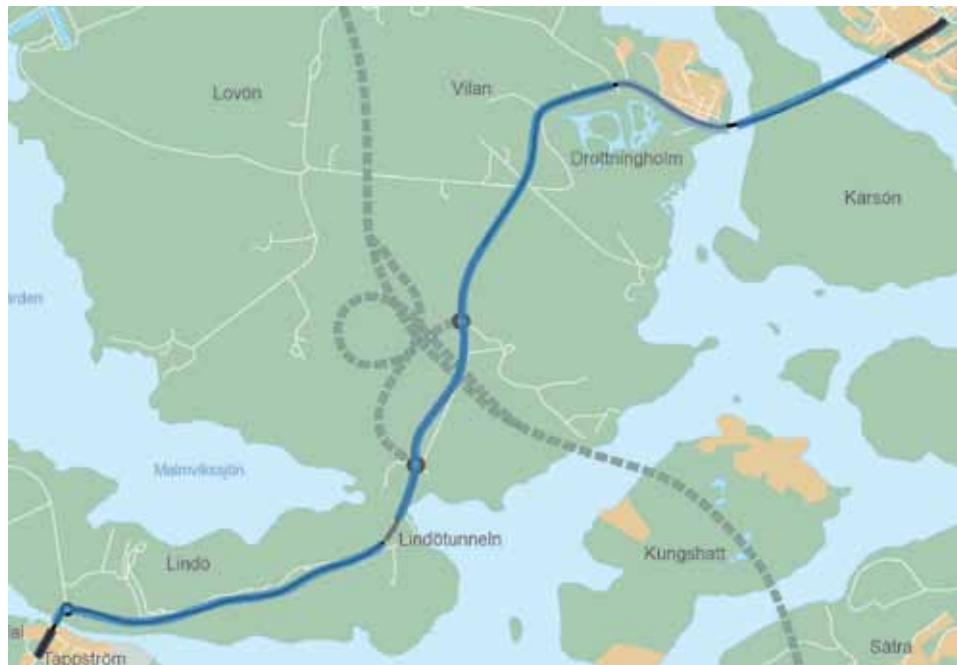
- Passager i plan placeras i strategiska lägen där nyttjandet kan förutsättas bli som störst.
- Passager under vägen utformas för att utgöra smidiga och attraktiva vägval.
- Utformning av väg och sidoområden kan bidra till att hastigheten anpassas till sträckans karaktär.

3.2 Gestaltningmål

Vägen har en underordnad roll i landskapet. Vägen ska inte manifesteras.

”Vägen är som bäst då den inte märks.”

Förtydliga historiska strukturer som idag är svåra att se.



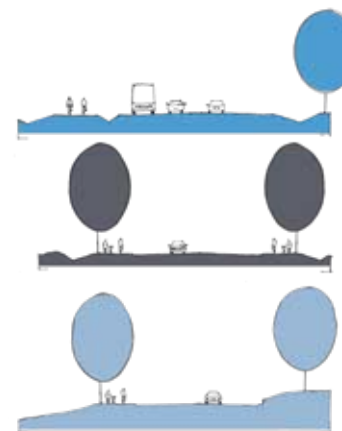
Förhållningsprinciper mellan väg och omgivning

3.3 Förhållande mellan väg och omgivande landskap

Utmed stora delar av sträckan är vägen underordnad det omgivande landskapet. Vägen anpassar sig till landskapets former. Tillägg i vägens närhet utformas så att de upplevs som en del av det omgivande landskapet.

Utmed Drottningholmsmalmen är vägen i jämvikt med kringliggande landskap. Vägen är ett eget element precis som bebyggelsen i Malen är en och den engelska parken är en. Vägrummet tillåts ha en högre bearbetningsgrad än utmed sträckor där den är helt underordnad. Att vägrummet är i jämvikt med omgivande landskap innebär att utformningen inte får bli för dominant utan balansera mot de uttryck som intilliggande landskapsrum har.

I Tappström och Nockeby går vägen genom otydliga landskapsrum. Gränserna är svåra att definiera och vägen tillåts, särskilt i Nockeby, ta allt för mycket av omgivningen i anspråk. Utmed dessa sträckor föreslås vägen ha en överordnad roll. Det innebär att vägen kan fungera stabiliserande och verka som en ryggrad i en annars rörlig miljö.



Vägen underordnad landskapet. Vägen manifesteras inte i landskapet.

Vägen överordnad i landskapsrummet. Utgör ryggrad i splittrade landskapsrum.

Landskap och väg i jämvikt. Vägen utgör en komponent bland andra inom Drottningholm.

3.4 Övergripande gestaltungsprinciper

3.4.1 Plan och profil

Vägen ligger kvar i samma läge som idag. Breddningen av vägen sker till stora delar på vägens norra sida, där cykelvägen idag går. Oavsett var ska breddningen anpassas till platsen för att t ex spara värdefulla träd, strukturer eller byggnader. Det är alltså av stor vikt att projektörer är väl insatta i områdets värden.

Vägens profil ändras inte inom ramen för detta projekt. Om en profiljustering skulle bli aktuell bör en låg profil eftersträvas, särskilt i öppna landskap. En väg på bank utgör en visuell störning i det känsliga kulturlandskapet.

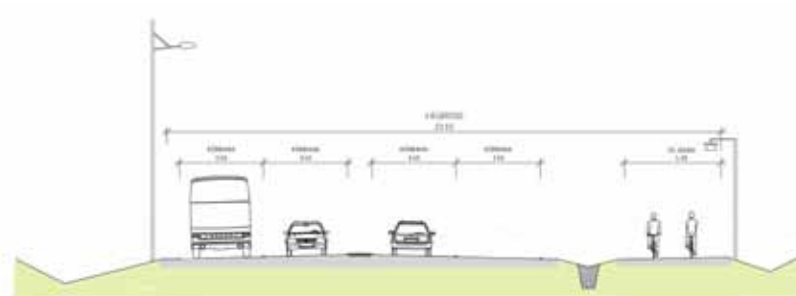
3.4.2 Vägsektion

Sektionsbredd

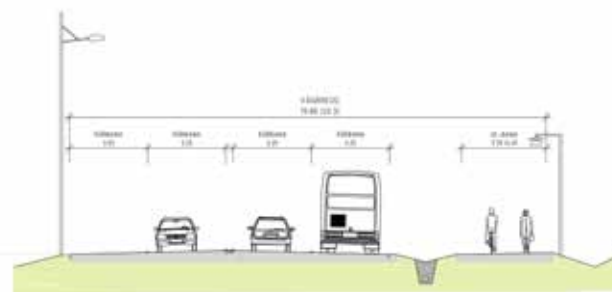
Vägen breddas med ytterligare ett körfält till 4 körfält. Breddningen sker till största delen på den norra sidan men med lokala anpassningar.

Från Tappström fram till Kanton är körfälten 3,5 m breda. Från Kanton till Nockeby är körfälten smalare, 3,25 m. Körriktningarna skiljs åt med målad mittremsa. Körbanorna och gc-vägen skiljs åt med en gräsremsa på minst 2 m. Gräset förankrar vägen i landskapet, bryter upp asfaltsytan och bidrar dessutom till att rena vägdagvattnet.

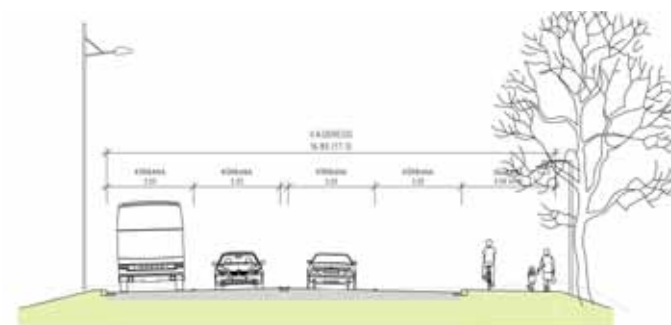
Från Malmen och in mot Nockeby smalnas vägområdet av ytterligare genom att gc-banan läggs dikt an mot körbanan och skiljs åt med kantsten. Intrånget i parken och bergsskärningen på Kärsön kan på så sätt minskas.



Typsektion för stora delar av sträckan mellan Linödunneln och Kanton.



Typsektion från Kanton till Malmen.



Typsektion från Malmen till Kärsön. Körbana och gc-väg skiljs av kantsten.

Slänter

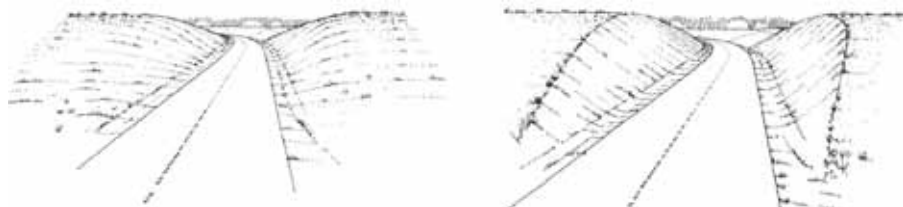
Släntröner och släntröt avrundas för att länka samman vägen och det omgivande landskapet. Följande princip gäller: Vid lägre slänter börjar avrundningen vid halva slänthöjden. Vid högre slänter börjar avrundningen vid den översta tredjedelen.

I öppna uppodlade landskapsrum bör bakslänterna ha en lutning på 1:4 för att skapa en mjuk övergång till kringliggande landskap. Övergången mellan olika lutningar ska göras mjuk.

Vid övergångar mellan skärning och bank skall principen med propellerutformning användas.



Principskiss som visar på hur avrundning av släntröner och sidområden ger en betydligt bättre anslutning till kringliggande landskap (undre bilden) än slänter som inte bearbetats (översta bilden). Bildkälla: Hela Vägen, Vägverket.



Princip för propellerslänten: Slänten tillåts ha varierande lutning och bankens fot och skärningens krön möts i en mjuk linje. Till höger en traditionell skärning. Bildkälla: Hela Vägen, Vägverket.

3.4.3 Vegetation

Diken och remsa mellan körbana och gc-väg skall utformas så att det går att bedriva ängsskötsel. Utmed de sträckor där vägen går över jordbruksmark sås ytorna (slänt och remsa) med ängsfrö som är anpassat till platsen. Val av frö ska ske i samråd med Länsstyrelsen som har mycket goda kunskaper om Lovö's flora. Skötseln av ytorna ska också ske i samråd med expertis på artrika vägar. Sådan finns att tillgå inom Trafikverket och Länsstyrelsen. Till exempel ska delar av slättern invänta örternas blomning. Där vägen går genom Drottningholmsparken sås slänter och remsa med samma typ av fröblandning som finns i gräsmattorna i parken. Principen är att intilliggande omgivning avgör vilken typ av flora som planteras/sås.

Utöver anpassning av flora och skötsel skall den jord som läggs på slänterna vara anpassad efter den flora som planeras.



Exempel på artrik vägarbana.

3.4.4 Dagvatten

Dagvatten ska i första hand hanteras genom det befintliga dikesnätet. Det bör inte tillföras landskapet dammar och vattenmagasin med öppna vattenytor eftersom det inte finns några sådana förutsättningar där idag. Om befintliga diken saknar kapacitet bör det övervägas om det går att utnyttja historiska dikesdragningar.

Om dammar blir aktuella ska de förläggas till naturliga lågpunkter utmed sträckan. Synligt krossmaterial ska undvikas. Kanterna kläs med kokosmattor med pluggplantor för snabb etablering av för platsen lämpliga arter.

3.4.5 Utrustning

Det känsliga landskapet utmed så gott som hela sträckan har låg tolerans för skyltar och andra väginstallationer såsom räcken, stolpar mm. All utrustning som planeras utmed sträckan bör noga övervägas. Placering ska anpassas till var de har minst visuell påverkan på landskapet.



Vajerräcke

Vägräcken

Vägräcken bidrar till att öka vägens synlighet och markerar dess sträckning i landskapet. Eftersom ett av gestaltungs målen är att hålla vägen så diskret som möjligt bör räcken undvikas i möjligaste mån. I första hand bör alternativ till räcken användas, såsom flackare slänter.

Där det inte finns några alternativ till räcken bör de ha hög genomsiktighet och vara neutrala i färgsättningen. Vajerräcken är det räcke som har minst påverkan på landskapsbilden. Där det inte är möjligt med vajerräcke bör rörräcken föredras före w-profilräcken. Alla räcken ska vara CE-märkta.

Skyltar

Skyltar markerar vägen i landskapet för betraktare på avstånd och de kan göra att vägmiljön upplevs som rörig. En del av detta problem är att många av de skyltar som sätts upp inte är anpassade vare sig i skala eller utformning till den kontext de placeras i. I landskapet på Lovö och Lindö är utblickarna över det agrara landskapet en av de största tillgångarna. Vägskyltarna bör därför placeras i sådana lägen att de inte står mitt i öppna landskapsrum eller i siktlinjer från Drottningholmsparken.

Även skyltarnas utformning bör ses över. Genom det här mycket känsliga landskapet måste det finnas möjlighet att få dispens för mindre skyltar, särskilt vid förbifarten där skyltarna är anpassade för storskaliga trafikplatser. Möjligheterna till dispens bör undersökas i senare skeden.

Belysning

Vägbelysning

Idag finns belysning av vägbanan utmed hela sträckan och så kommer det vara även i fortsättningen. Det är dock önskvärt att vägen tar en så liten plats i landskapsrummet som möjligt. Belysningsstolpar bör vara lågmälda och armaturerna bör vara mycket precist riktade och endast belysa körbanan. Spillbelysning bör i största möjliga mån minimeras.

Placering av stolpar anpassas till utblickar, och kultur- och naturmiljövärden. Där det är möjligt ur säkerhetssynpunkt kan man överväga att stolpar helt väljs bort, t ex till förmån för infälld belysning i räcken över broar.

Generellt placeras belysningsstolparna på den norra/västra sidan av vägen. Vid korsningar och busshållplatser kan det dock uppstå behov av belysning även på den södra/östra sidan.

Belysning av gång- och cykelväg

Gång- och cykelvägen ska belysas längs med hela sträckan. Ljusbilderna tillåts ha viss spridning utanför gc-vägen för att ge god överblick vilket är viktigt för den upplevda tryggheten. Stolparna placeras på gc-vägens södra/östra sida, bortsett från Lindö där belysningen placeras norr om gc-vägen.



Principer för belysning utmed hela sträckan Tappröm - Nockeby.



Belysning vid trafikplats. God funktionell belysning.



Belysning på gc-väg och bilväg mellan Färentunakorsningen och Lindötunneln



Belysning på gc-väg och bilväg där GC vägen följer bilvägen mellan Lindötunneln och Vilan.



Belysning på väg och gc-väg. Ansluter till befintlig belysning på Ekerövägen och Drottningholmsvägen.



Belysning på väg och gc-väg mellan Vilan och Drottningholmsbron. Parkbelysning längs med GC väg och ny vägbelysningsarmatur.



Belysning på bro. Vägbelysning och belysning infälld i räcket utmed gc-vägen.

Belysning genom Drottningholmsparken

Vid Drottningholm kan det finnas behov av att välja en armatur och stolpe som är mer anpassad till slottsparken än utmed övrig sträcka. Genom slottsparken är det viktigt att stolpar och armaturer inte drar till sig uppmärksamhet, samtidigt som de måste ha en kvalitetskänsla värdig en slottsmiljö. Inne i parken finns stolpar av historisk karaktär, svarta i gjutjärn, och med lykta av äldre modell. Genom Drottningholm föreslås att samma typ av stolpe och armatur som inne i parken används utmed gc-vägen. Antalet bör hållas nere till minimum för att inte accentuera vägen och dess installationer för mycket.

Belysning av vägbanan sker genom höga stolpar av neutral karaktär, samma som utmed övrig sträcka.

Intelligent belysning

Möjligheterna att utnyttja intelligenta system bör övervägas. För att hålla nere vägens exponering i landskapet och elförbrukningen kan till exempel belysningen dämpas under de timmar på natten när trafikmängden är låg. Belysningen kan även programmeras så att den ökar i styrka då den genom rörelsesensorer känner att någon färdas på vägen, för att sedan gå ner i styrka när ingen rör sig utmed sträckan.



Befintliga belysningsstolpar är diskreta och samma typ föreslås även i fortsättningen.



Den befintliga parkbelysningen Herrgårdslykte och föreslås utmed gc-vägen mellan Vilan och Drottningholmsbron .



Exempel på belysning placerad i räcket. Genom att placera belysningen i räcket minskar reflexerna i vattenytan och bron blir mindre iögonfallande från omgivande landskap. Bildkälla: Belysning av broar och portar, Arkus & Vägverket.

3.4.6 Bullerskärmar

När detta program skrivs har inte bullerutredningarna helt färdigställts varför det är oklart i vilken omfattning bulleråtgärder kommer bli nödvändiga. Landskapet på Lindö, Lovön och Kårsön är mycket känsligt och bullerskärmar bör på dessa sträckor undvikas helt. Samtidigt måste bullernormer följas vilket kräver kreativa lösningar som inte har negativ påverkan på landskapsbilden.

Om bullerskärmar trots allt måste byggas är det viktigt att dessa underordnar sig omgivningen och tar så liten fysisk och visuell plats som möjligt. Gestaltningens arbetet utgår från följande principer:

- en dämpad färgskala.
- betona horisontala element i utformningen för att skapa ett lugn i sidoområdet för bilisterna.
- skärmen ska utgöra en del av landskapet och inte skära av viktiga siktlinjer
- göra skärmen relativt slät för att undvika skuggreliefer som accentuerar byggnadsverket.
- sida som vetter mot bebyggelse ges ett mer sammansatt uttryck för att öka dess attraktivitet för de som får skärmen som en del av sin närmiljö.
- antalet typer av skärmar utmed sträckan reduceras i så hög grad som möjligt för att skapa ett lugn i landskapet och utmed sträckan.

En viktig aspekt av designen är att den ska vara välbyggd med material som står sig över tid och att det finns en skärpa och omsorg i detaljeringen när man väl ”får syn på den”. Valda material ska väljas för att minimera behov av kontinuerligt underhåll.

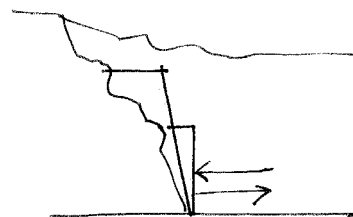
3.4.7 Tunnelmynningar

Inom gestaltningens program ingår att ta fram riktlinjer för tunnelmynningar inom ramen för projekt Förbifart Stockholm på fyra platser, Lindö östra och västra, Tillflykten samt Edeby. De ligger alla i ett värdefullt kulturlandskap där varje plats har sina givna förutsättningar.

Tunnelmynningarna omfattar dubbla körfält. Mynningarna utformas med vinklar och öppningar anpassade till projekterade vägar och omgivande landskap. Huvudprincipen är att bevara naturens dominans. Mynningens utformning ska vara enkel, diskret och i harmoni.

Tunnelmynningens portal dras fram i förhållande till tunnels fasadskiva eller berget för att accentuera ingångar och utgångar och ge ett inbjudande intryck.

Övergångszoner mot omgivande landskap ska utformas med naturliknande karaktär. Terrängen modelleras mjukt och avrundas för att mildra intrycket av ingreppen. Dungar och brynzoner skapas, anpassade till omgivningen och Mälardalens karaktär. Bergskärningar bearbetas och anpassas utefter vägens krav och bergets kvalitet.



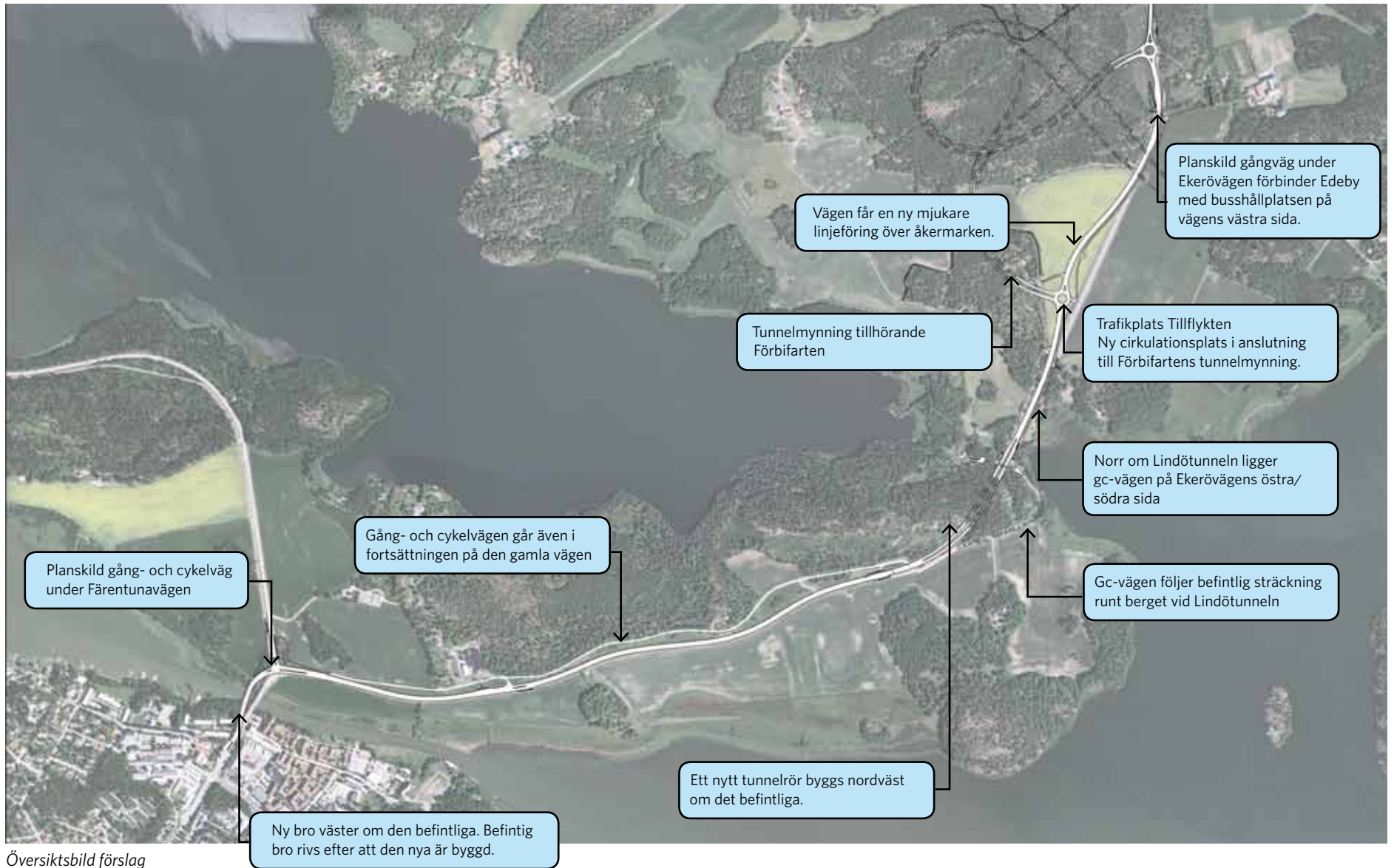
Barriärer och mittremsa

För att anpassa och tona ner anläggningen bör inte Förbifartens barriärmurar av betong följa med ut i landskapet. Räckan, helst av vajer-typ, är att föredra. Mittremsan bör vara neutral och enhetlig, lättskött och ska ha ett naturligt intryck. Svagväxande gräs är förstahandsvalet.

3.4.8 Bergskärningar

Där det finns berg av god kvalitet ska bergskärningarna ses som en tillgång. Eftersom det finns risk för berg av dålig kvalitet kan det dock förutsättas att skärningarna kommer kräva en lutning på 3:1. Skyddsnet och andra insatser för att hålla berget på plats bör undvikas. Istället anpassas bergets lutning till bergets kvalitet.




4. Förslag

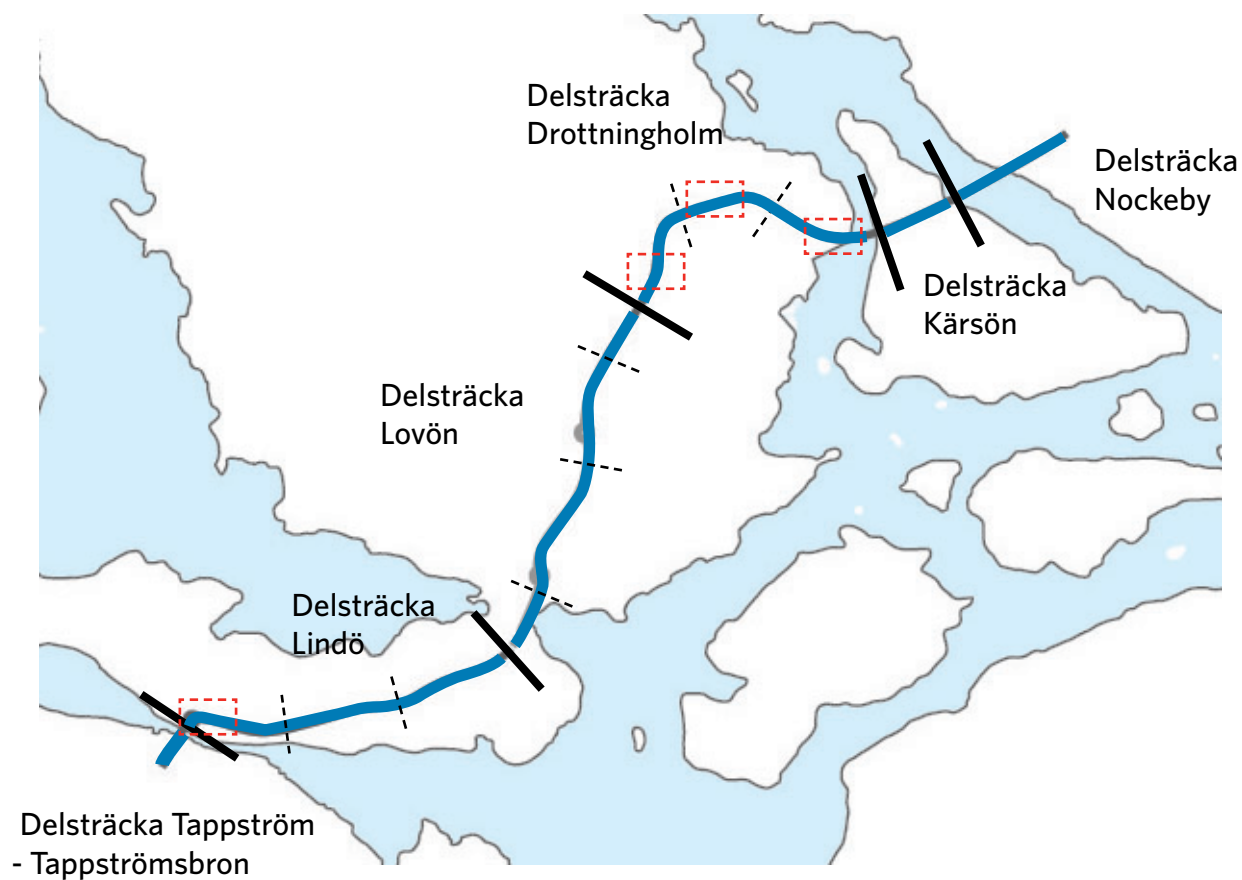




Delsträckor

Planerna på delsträckorna har, för att rent praktiskt få plats i rapporten, delats upp i flera kortare planer. Inom några av delsträckor finns dessutom särskilt utpekade områden som har förstorats upp ytterligare för att förtydliga t ex materialval och vissa bärande idéer.

-  Delsträcka, utgörs av ett karaktärsområde
-  Delområde inom delsträckan
-  Särskilt inzoomade delar



4.1 Delsträcka Tappström - Tappströmsbron

Vägen breddas med ytterligare ett körfält fram till korsningen med Tappströmsvägen. Gång- och cykelbanan går på den västra sidan. Gc-banan ansluter till befintligt gc-vägnät vid korsningen med Tappströmsvägen. Den nya bron byggs väster om den befintliga vilket möjliggör att den befintliga kan nyttjas under byggtiden. Den befintliga bron rivs efter att den nya tagits i bruk. Den nya bron blir en öppningsbar vridbro.

4.1.1 Gestaltungsnycklar för delsträckan

Vägen utgör ett eget väldefinierat landskapsrum i det splittrade landskap den går genom.

Vägen skapar ordning.

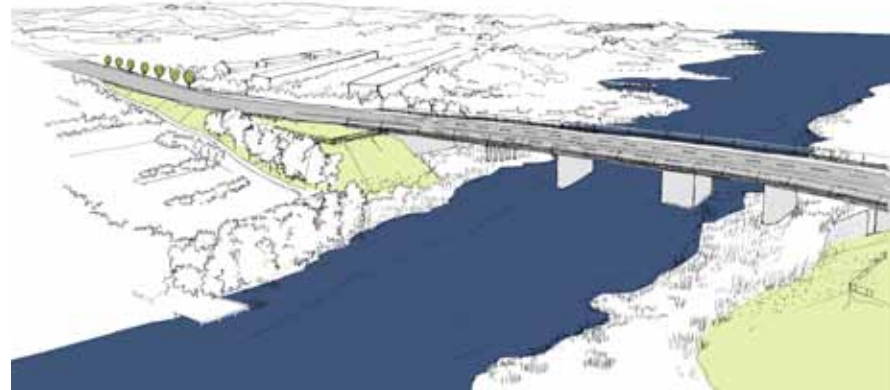
4.1.2 Bro

Bron över Tappströmmen ska ge ett lätt uttryck. Öppningen under ska vara så stor att det är möjligt att röra sig utmed Tappströmmens stränder även vid högvatten. Brostöden bör sträva efter att vara så nätta som möjligt för att inte begränsa genomsikten utmed vattenrummet.

Landfästernas koner täcks med mager jord och sås med ängsfrö.

Skivstöd bör undvikas till förmån för pelare.

Kantbalk snedställs för att fånga ljus och få bron att se tunnare ut.



Den nya Tappströmsbron är en öppningsbar vridbro.



4.1.4 Bullerskydd

Bullerskydd kommer med stor sannolikhet bli aktuellt på den nya Tappströmsbron.

Över bron i Tappström föreslås skärmar av glas/plexiglas. Det möjliggör utblickar för bilister och gc-trafikanter. Det ber också bron ett lättare uttryck, sett från omgivningen, än om skärmarna skulle vara täta.

Mer detaljerade utformningsförslag kommer att tas fram senare under vägplanprocessen när behovet av bullerskydd är helt klarlagt.

4.1.5 VEGETATION

Den befintliga vegetationen utmed Ekerövägen bör gallras och skötas för att ge entrén till Tappström och Ekerö en värdigare inramning. Det finns många uppvuxna lövträd som kan utgöra en stomme förutsatt bättre skötsel. Där det saknas befintlig vegetation utgår från föreslås plantering av alléträd utmed sträckan fram till korsningen med Tappströmsvägen.

Etableringsytor i anslutning till bron återställs genom att avbaningsmassor läggs tillbaka med viss stödplantering av vegetation. Särskild hänsyn måste tas till de strandnära lägena. Vegetationen skall utgå från befintlig växtlighet, men återställningen ska även ses som en möjlighet att återplantera växter som kan ha funnits här tidigare men som nu har försvunnit.

Väster om landfästet, vid dagvattendammen, växer stora lindar. Dessa bör i möjligaste mån skyddas. Den nya vägslänten bör anpassas så att åtminstone några av lindarna kan stå kvar.



Exempel på bullerskärm med del av glas.

4.1.6 Markhantering

Markhanteringen utmed sträckan från brons landfäste fram till Tappströmsvägen förblir densamma som idag; klippta gräsytor.

Brokonerna under bron ges samma stensättning som under befintlig bro.

Under bron, utmed vattnet, ska gångvägen ha fortsatt god standard.

Utformning och återställning av marken när den nuvarande Tappströmsbron rivs sker i samråd med Ekerö kommun.

4.1.7 Dagvatten

Dagvattnet utmed sträckan leds till det befintliga dagvattenmagasinet vid brons västra landfäste.

Dagvattendammen kan i och med byggnationen av bron behöva lämna plats för etablering under byggskedet. Återställningen av dammen bör utgå sträva efter flacka stränder som täcks med kokosmatta och planteras med pluggplanter för snabb etablering av lämpliga växter. Dammens stränder ska inte täckas av stenkross.



4.1.8 Gång- och cykelvägar

Gc-vägen går på bronns västra sida. Över bron åtskiljs körbana och gc-väg av ett rörräcke för god genomsikt.

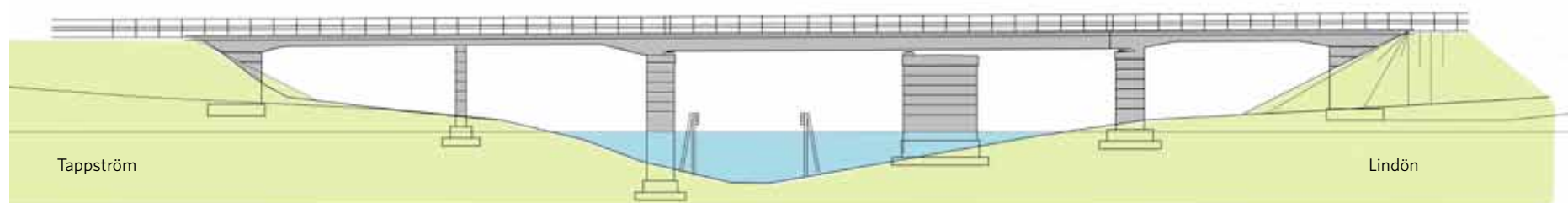
4.1.9 Vägutrustning

Belysningsstolpar och armaturer utmed sträckan från landfästet på Ekerösidan bör överensstämma med belysningen på Ekerövägens fortsättning på Ekerö för att undvika en allt för stor blandning av stolpar och armaturer.

På bron föreslås belysningen placeras infälld i bronns räcke på den västra sidan. Genom att ha belysningen endast i räcket kan vattenrummet hållas rent från stolpar och spilljus.



Sektion Tapprömsbron, bredd 19 m



Den nya Tapprömsbron. Vridbron vrids runt den kraftiga pelaren i mitten.



4.2 Delsträcka Lindö (fram till Lindötunneln)

Korsningen med Färentunavägen görs av kapacitetsskäl om till en signalreglerad korsning. En planskild gång- och cykelvägen byggs under Färentunavägen med anslutningar till båda Ekerövägen och Färentunavägen. Gång- och cykelvägen följer den befintliga sträckningen utmed den gamla vägen. Bilvägen breddas med ytterligare ett körfält. Breddningen sker till stora delar på den norra sidan, men anpassas lokalt för att spara träd.

4.2.1 Gestaltungsnycklar för delsträckan

Spara landskapets formationer, holmar och öppna marker.

Fortsatt tydliga övergångar mellan öppet och slutet, tydliga bryn.

Värna om friluftslivet vid vattnet och stranden.

Bevara och om möjligt förstärka de riktlinjer som finns.

Låta vägen vara underornat landskapet.



Översikt delsträcka Lindö





4.2.2 Markhantering

Slänter från väg eftersträvas att bli så flacka som möjlig och sås med ängsgräs, gärna blandat med avbaningsmassor från platsen. Refuger i korsningen med Färentunavägen planteras med gräs för att passa in i det öppna åkerlandskapet. Refugerna kantas av granitkantstöd.

4.2.3 Vegetation

På bägge sidor om Färentunavägen vid Malmvikskorsningen finns idag träd-dungar, på den östra sidan står träden uppe på en bergknalle. Den befintliga dungen väster om korsningen kommer försvinna helt och bergknallen på den östra sidan kommer att naggas i kanten. För att förankra trafikplatsen i landska-pet är det viktigt att det fortsatt finns träd på bägge sidor om Färentunavägen varför återplantering föreslås.

Träd som planteras ska vara av sirlig karaktär, björk föreslås. För trygghets-känslan för gångare och cyklister behövs det vara genomsiktligt upp till bilvä- gen. Inga buskar bör planteras utmed gc-vägen eller mellan gc-väg och bilväg. Inga kompletteringar av vegetation görs på den östra sidan om Färentunavägen, utan så mycket vegetations om möjligt sparas på bergknallen.

Slänten mellan gc-vägen och åkermark sås med ängsfrö.

4.2.4 Gång- och cykelvägar

På Lindö följer behålls i stort sett hela dagens gc-väg utmed den gamla vägen. Vid Färentunavägen föreslås dock en planskild korsning.



Exempel planskildhet

Planskildhet Färentunavägen

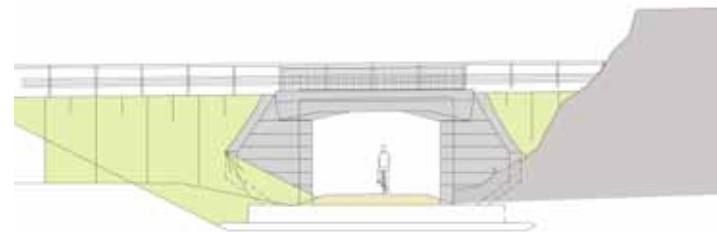
Gång- och cykelvägen föreslås ledas under Färentunavägen med koppling mot Färentuna på den västra sidan om Färentunavägen, likt idag.

Den planskilda gc-vägen ges en lutning på 5 %. För att säkerställa fullt tillgäng- liga lutningar (2,5%) kommer det även att vara möjligt att korsa Färentunavägen i plan. Plankorsningen blir signalreglerad samordnas med övriga trafiksignaler i korsningen. Via trottoaren säkerställs även tillgänglighet till busshållplatsen på Färentunavägens östra sida.

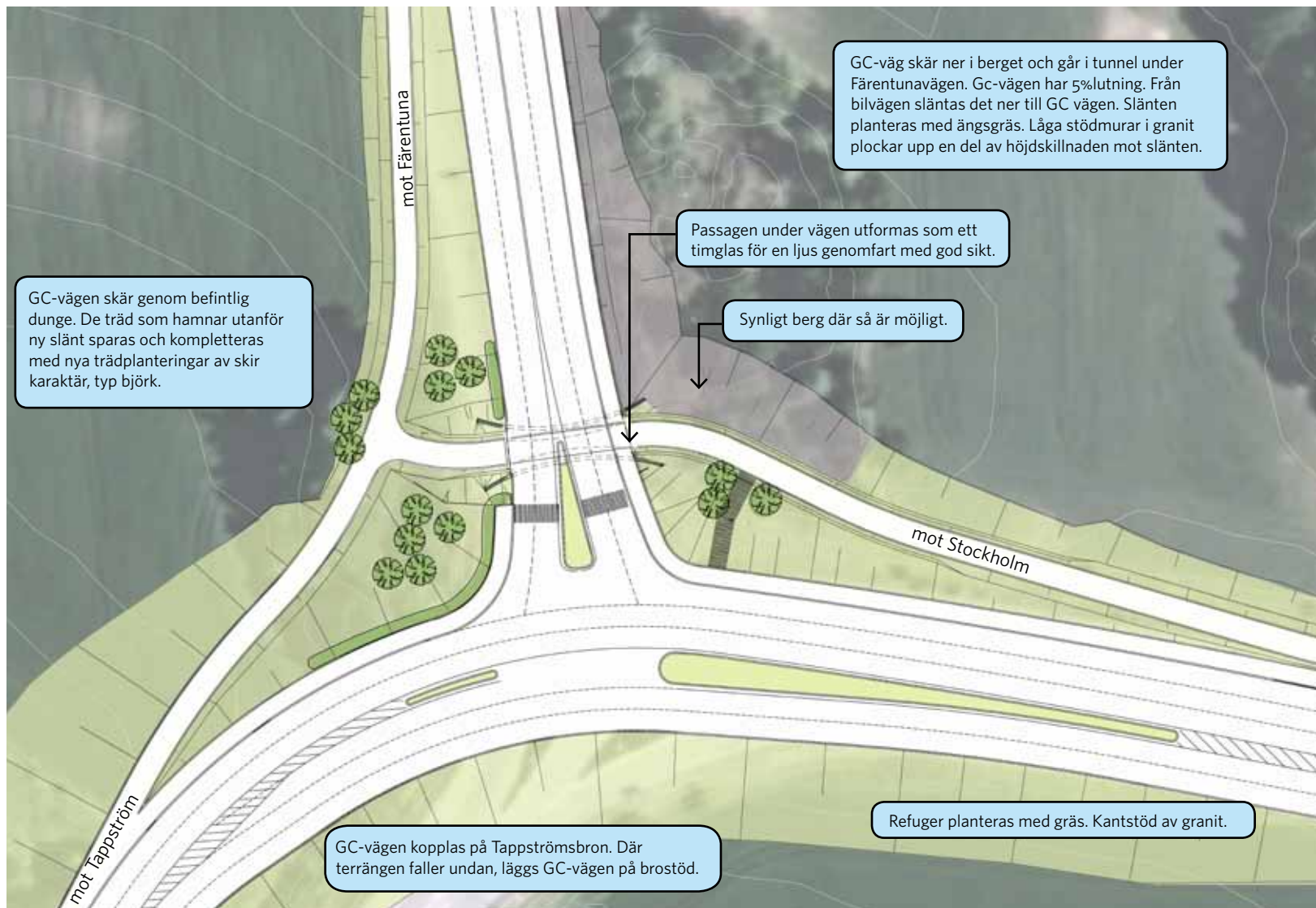
Den nya gc-vägen kommer skära genom den befintliga bergknallen. För att begränsa hur mycket av bergknallen som tas i anspråk föreslås berget utgöra vägg med en lutning på ca 10:1 mot gc-vägen. Om bergskvaliten och bergets utbredning medger ska så mycket som möjligt av gc-vägens norra sida utgöras av bergsskärning.

Mellan bilväg och gc-väg föreslås grässlänt. Närmast tunnelmynningen föreslås 1,2 m höga granitmurar som tar upp en del av höjdskillnaden. De bör inte vara högre eftersom det då riskerar att upplevas som om man färdas nere i ett tråg.

Porten under Färentunavägen utformas likt ett timglas med generösa öppning- ar och ett smalare mittparti. De böjda väggarna möjliggör god genomsikt och bra ljusinsläpp. Tunnelväggen byggs av betong med en vertikal relief. Tunnelns tak får en välvd form för att passagen ska kännas välkomnande. Tunnelns ving- ar möter upp granitmuren som fungerar som stödmur utmed gc-vägen öster om passagen.



GC-tunnelfasad. Berget sparas i möjligaste mån för att utgöra vägg utmed gc-banan.



Korsningen med Färentunavägen



4.2.5 Vägutrustning

Belysning

Belysningen i det öppna jordbrukslandskapet ska vara så diskret som möjligt, se kap 3, gestaltungsprinciper. Stolpar som kan vara störande dagtid kan undvikas och under de mörka timmarna undviks att vägen markeras i landskapet genom en rad av lysande punkter.

Vid korsningen med Färentunavägen kräver god belysning i enlighet med gällande föreskrifter. Stolparna kommer att störa landskapsbilen. För att begränsa påverkan på omgivning och de boende i Tappström är det viktigt att armaturerna har väl avskärmd ljuskälla och nedåtriktad.

Gång- och cykelporten ges en god belysning som inte skapar mörka skuggor som kan upplevas som otrygga.

Räcken

Där det är aktuellt med räcken bör de ha god genomsikt, förslagsvis röräcken eller vajerräcken.

Skyltar

Skyltar bör placeras så att de har förankring i landskapet, t ex i anslutning till en åkerholme.

4.2.6 Dagvatten

Dagvatten omhändertas utmed stora delar av sträckan i befintliga diken. Inga öppna dagvattensystem föreslås utmed sträckan.

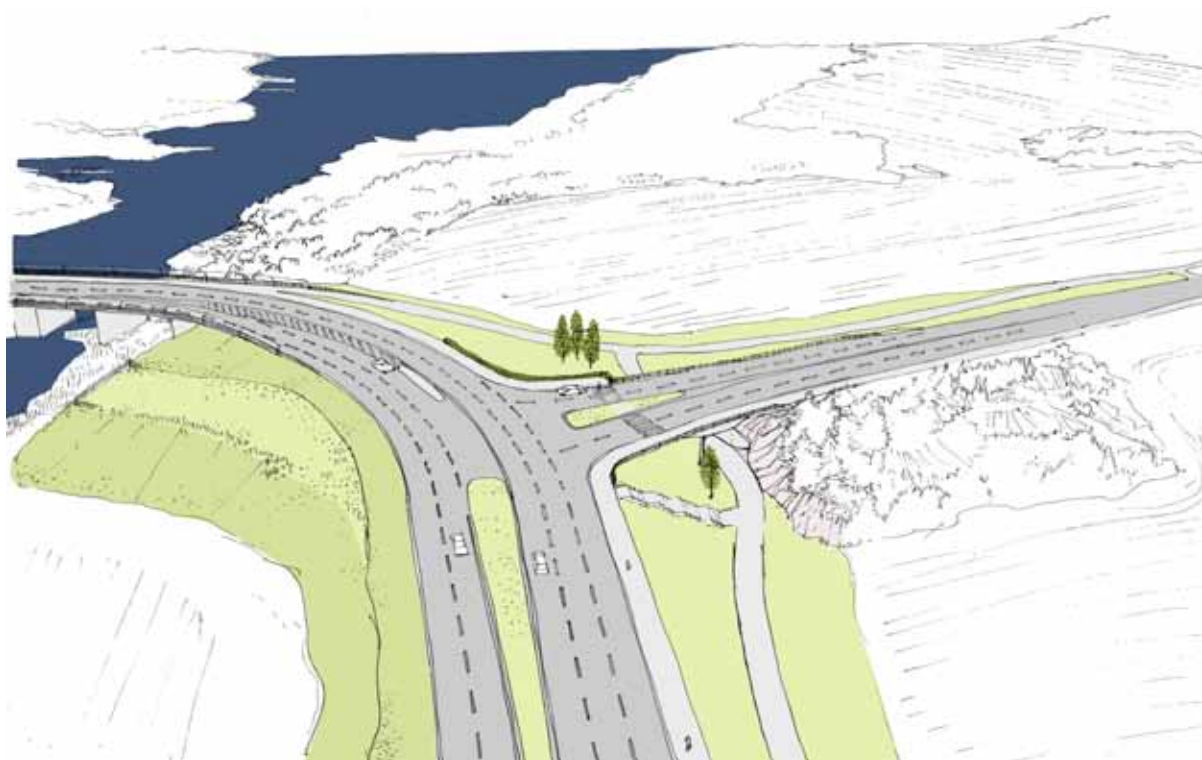


Illustration över korsningen med Färentunavägen.



4.2.7 Bullerskydd

Utredning av behoven av bullerskydd är ännu inte helt klara.

Att få in bullerskydd i det öppna landskapet på Lindö är en stor utmaning. En bullerskärm som är 2 m hög smygs inte in i landskapet obemärkt. För att ta ner skalan på skärmarna föreslås modellering av åkermarken söder om vägen. Åkermarkens naturligt böljande förstärks genom höjning av marken i stora svepande drag. På detta sätt kan bullerskärmarnas höjd tas ner utmed delar av sträckan. Det är av stor vikt att man jobbar med stora svepande drag i landskapet för att undvika att det ser plottrigt ut. Skärmarna föreslås delvis bestå av glas för att möjliggöra utblickar från Ekerövägen och landskapet norr därom mot Tappströmmen och Tappströms centrum.

För besökare är det utmed den här sträckan som man för första gången får en försmak av Tappströms centrum och Ekerö kommuns tätort. Skärmarna skär av ett historiskt samband mellan gården Malmvik och Tappströmmen. Andra lösningar än skärmar alternativt bullervallar utreds, t ex sänkt hastighet och lokala åtgärder

Nedan visualiseras hur bullerskärmarna kan se ut i landskapet. Båda bilderna är tagna från Tappström mot Malmvik. I den vänstra är tillåtna hastigheten 80 km/h vilket innebär 2,2 m högt plank. I den högra är den tillåtna hastigheten 60 km/h vilket innebär 1 m högt plank.



Bullerskärm vid 80 km/h



Samma vy som nedan, men utan skärm.



Bullerskärm vid 60 km/h



4.4 Delsträcka Kanton - Malmen

Gång- och cykelvägen placeras på vägens östra/södra sida. Genom det öppna landskapet åtskiljs körbanor och gc-väg av en två meter bred gräsremsa. Vid Kanton smalnas vägområdet av för att minska intrånget i fastigheten vi Kanton. Från Vilan och genom Drottningholm smalnas sektionen ytterligare genom att körbanebredden minskas. Mitt emot Malmen ligger gc-vägen intill körbanan.

4.4.1 Gestaltungsnycklar för delsträckan

Vägen är underordnad landskapet.

Vägens framtoning ska hållas enkel.

Genomgående skall materialen utmed sträckan vara gedigna och valda utifrån den historiska kontexten.

De tydliga linjerna i landskapet som alleér och historiska sträckningar ska tydligt framgå.

4.4.2 Murar

Muren utmed Malmen behålls. Inga andra murar föreslås.

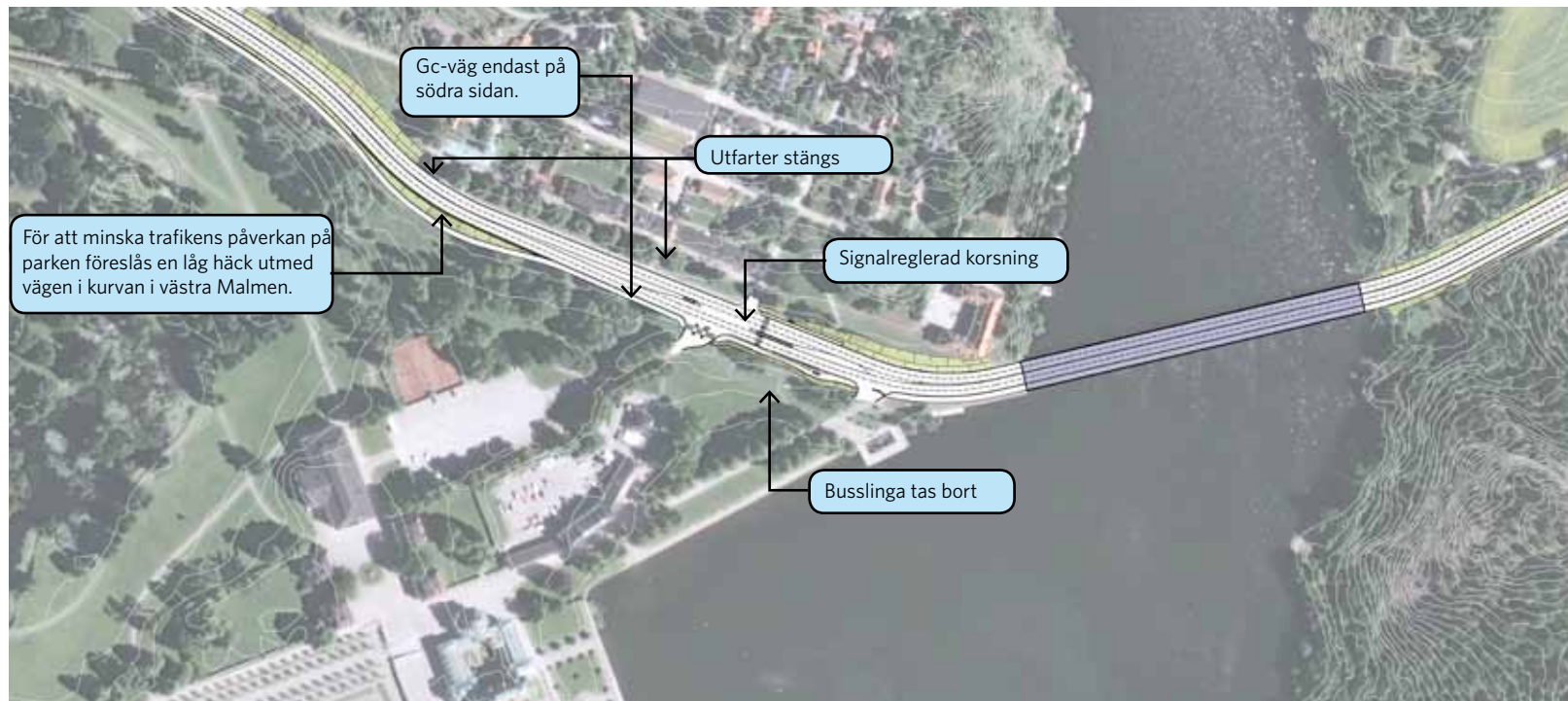
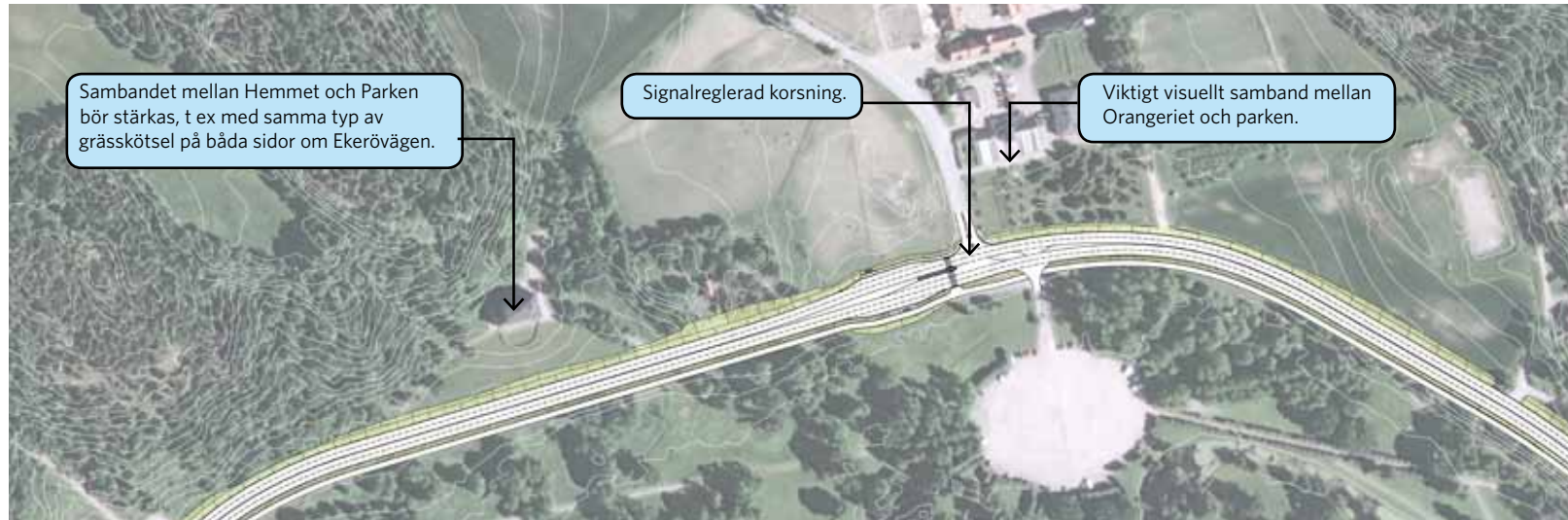
4.4.3 Bullerskydd

Inga bullerskydd är aktuella utmed sträckan. Om det skulle bli aktuellt i ett senare skede är det av stor vikt att utformning och placering sker i nära samråd med kulturmiljöspecialist. Möjligheterna att "gömma" låga skärmar inne i planterade häckar kan vara en lösning. Men andra lösningar än byggda bullerskydd bör i första hand övervägas, t ex sänkt hastighet.



Plan över delsträcka Drottningholm. Fortsätter på nästa sida.





4.4.4 Vegetation

Statens Fastighetsverk har ett pågående arbete med att ta fram en vårdplan för Drottningholmsparken. De förslag som lyfts fram i det här programmet har inte kunnat samordnas med vårdprogrammet. I senare skeden bör förslagen som projekteras av Trafikverket samordnas med vårdplanen.

Alléer

Lövö kyrkoallé, Skolallén och Kantongatan ska lyftas fram som de ståndsmässiga strukturer de en gång var tänkta att vara. Träd och buskar som inte ingår i vägstrukturen eller är en del av Kantons trädgårdar bör tas bort. Träd bör stamkvistas för att ge ett mer resligt uttryck. Träd som ingår i alléerna som eventuellt måste tas bort vid breddningen av Ekerövägen skall återplanteras med stora exemplar av samma sort.

Träd i parken och utmed vägen

Inom den engelska parken planeras breddningen av vägen och gc-vägens placering så att mycket få träd ska behöva avverkas. Gc-vägen kan i vissa fall behöva dras lite längre in i parken för att undvika intrång i trädets rotzon. Generellt sett gäller dock att så lite parkmark som möjligt ska tas i anspråk. De träd som står i riskzonen står norr om Ekerövägen, mitt emot Pressbyråkiosken. De har idag stödmurar sedan tidigare breddningar. Borttagna träd bör i samråd med Statens fastighetsverk ersättas av stora exemplar.

För att stärka sambandet mellan Malmen och parken bör träden utmed Långa raden beskäras. Idag är de mycket storvuxna och döljer Malmens bebyggelse. Höjs stamhöjden förbättras det visuella sambandet.

Mellan Hemmet och Orangeriet finns en brant slänt ner mot vägen. Gräset har haft svårt att etablera sig i slänten och den ger idag ett ovårdat intryck ut mot parken. Platsbrist gör att slänten inte kan göras flackare. I slänten föreslås att slån planteras. Slån är en vanlig brynväxt och ger slänten ett mer värdigt avslut in mot parken.



Häck

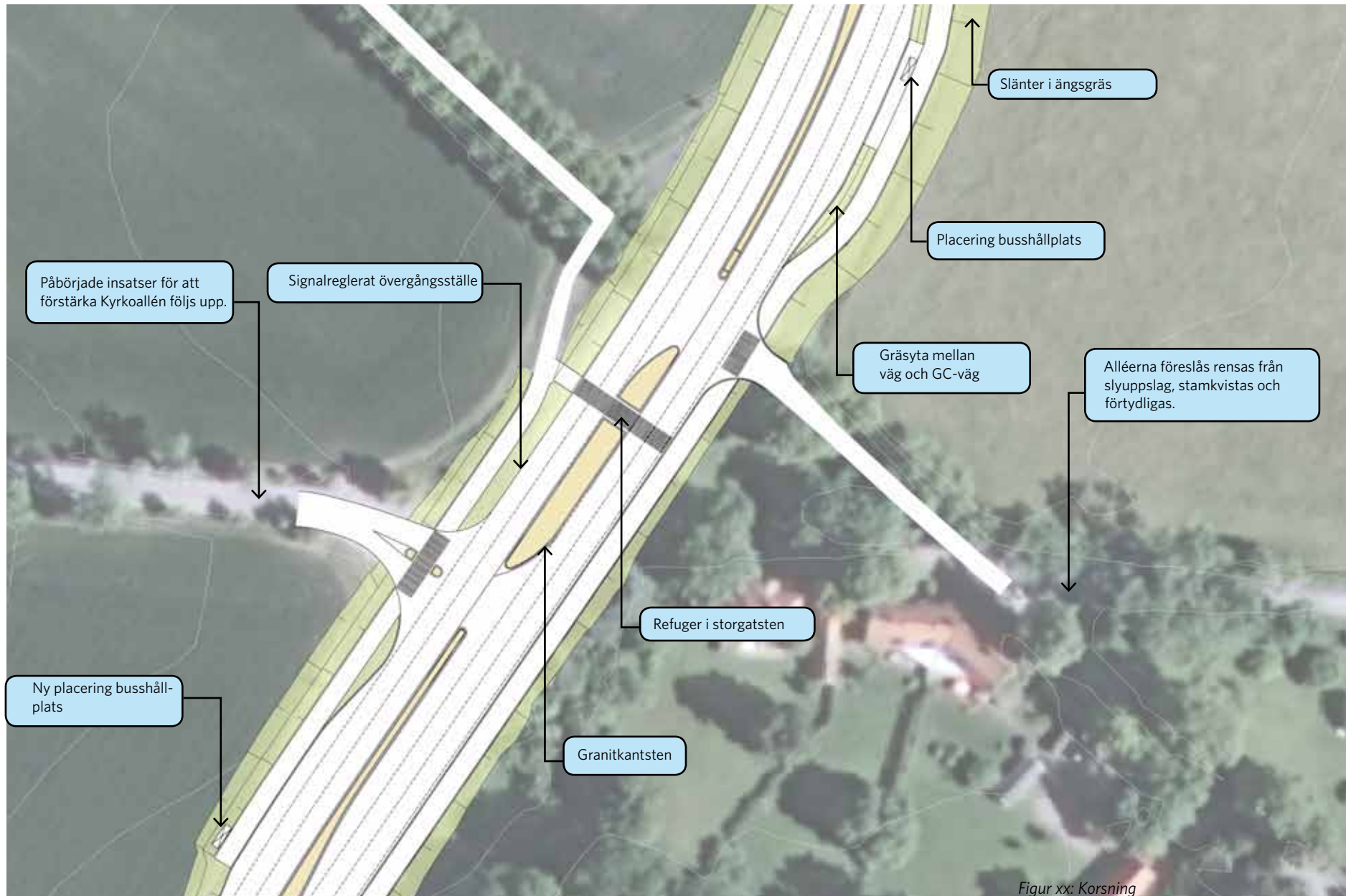
Utmed den höga vägbanken i Malmens västra ände föreslås en häck som avgränsning mellan körbana och park. I detta läge ligger vägen högt över parkens nivå och bilarna dominerar på det sättet parken. Häcken skymmer då bilarna från parken. Lämpligt växtmaterial kan vara Liguster, som behåller bladen en bra bit in i vintern. Häckens höjd bör inte överstiga 1 m då den skulle kunna inkräkta på siktlinjerna från parken mot Malmen.

Gränszoner

Gränsen mellan den engelska parken och jordbruksmarken bör förtydligas genom att sly tas bort i diken och i brynen.



Den föreslagna häcken mellan bilväg och gc-väg vid kurvan döljer delvis bilarna från parken sett.



Figur xx: Korsning

Plan över korsningen i Kanton.



4.4.5 Markhantering

Mellan Kanton och Vilan är det viktigt att vägens slänter och diken anpassas till det omgivande jordbrukslandskapet och utblickarna från parken. Slänterna görs flacka och utformas för att främja skötsel av ängsflora. Gräsremsan mellan gc-vägen och körbanan ska även den bestå av ängsflora och skötas därefter.

Från Vilan och fram till Malmen görs slänterna fortsatt flacka men med anpassningar för att inte ta parkmark i anspråk. Slänterna norr om Ekerövägen skall vara möjliga att sköta för att främja en rik ängsflora. Slänterna söder om Ekerövägen, in mot parken, ska anpassas för att samma skötsel som bedrivs i parken skall fungera ända fram till vägens kant. Mellan Vilan och Malmen ska gräsremsan mellan körbana och gc-väg ha samma typ av gräs och skötas på samma sätt som intilliggande parkmark. Till stora delar innebär det klippt gräsyta. Att ha samma typ av gräsyta som intilliggande mark mjukar upp vägområdets bredd och ger den en bättre förankring i omgivningen.



Skollén är i bätte skick och utgör ett kraftfullt element i landskapet.



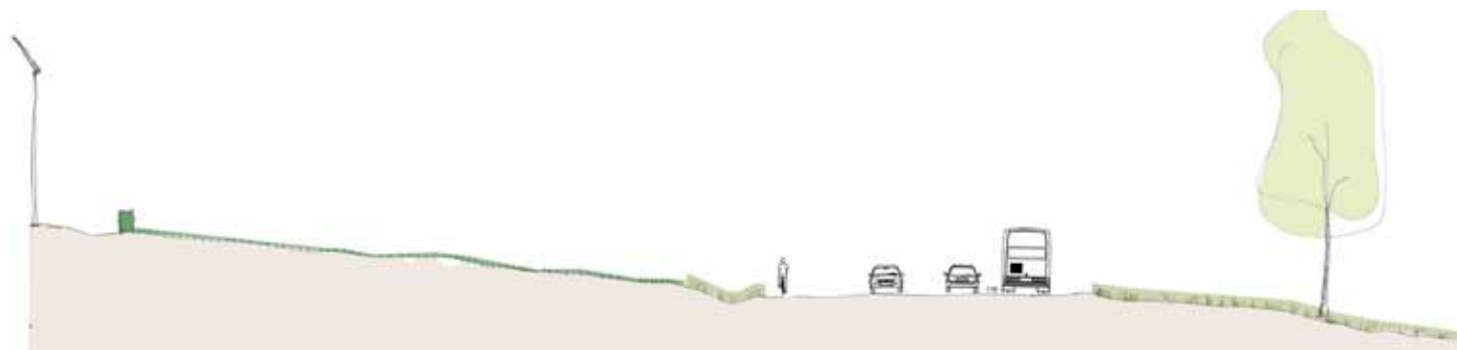
Kyrkoallén är restaurerad. I väntan på att de nya träden växer är de gamla träden mycket viktiga för förståelsen.



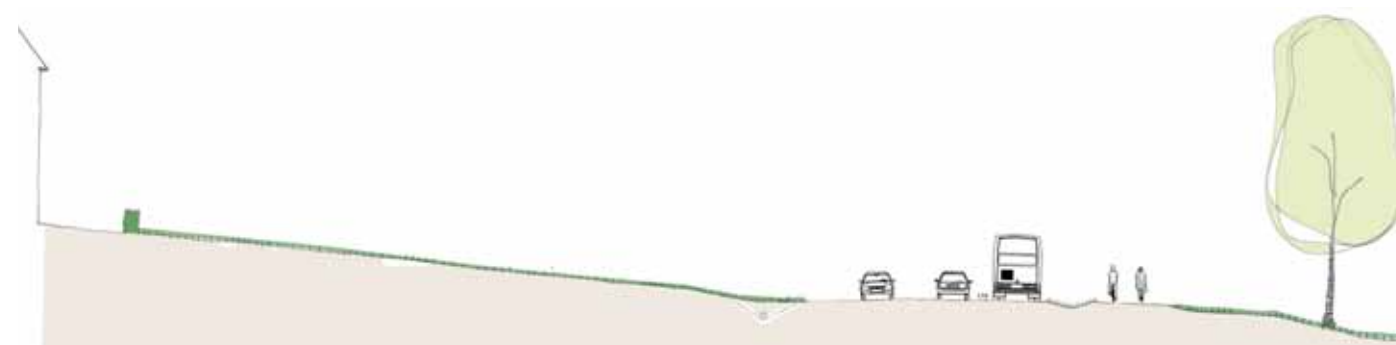
Hemmet

Hemmet är trots sin placering norr om Ekerövägen en del av parken och förståelsen för detta kan förstärkas med hjälp av markhateringen. En del av problemet idag är att marken inne i parken idag har en annan skötsel än marken mellan Hemmet och vägen. Det dike som idag löper på vägens norra sida föreslås täckas över och bli ett täckdike. Det möjliggör en enhetlig skötsel av hela ytan

mellan Hemmet och vägen. Skötseln av gräsytor i parken mitt emot Hemmet bör överensstämma med skötseln på Hemmets sida. Genom dessa åtgärder underlättar man för betraktaren att förstå sambandet mellan parken och Hemmet. Ekerövägen blir fortfarande till viss del synlig från parken sett, men barriären förtydligas inte längre genom avvikande texturer på växtligheten och ett överdådigt dike som stör siktlinjen.

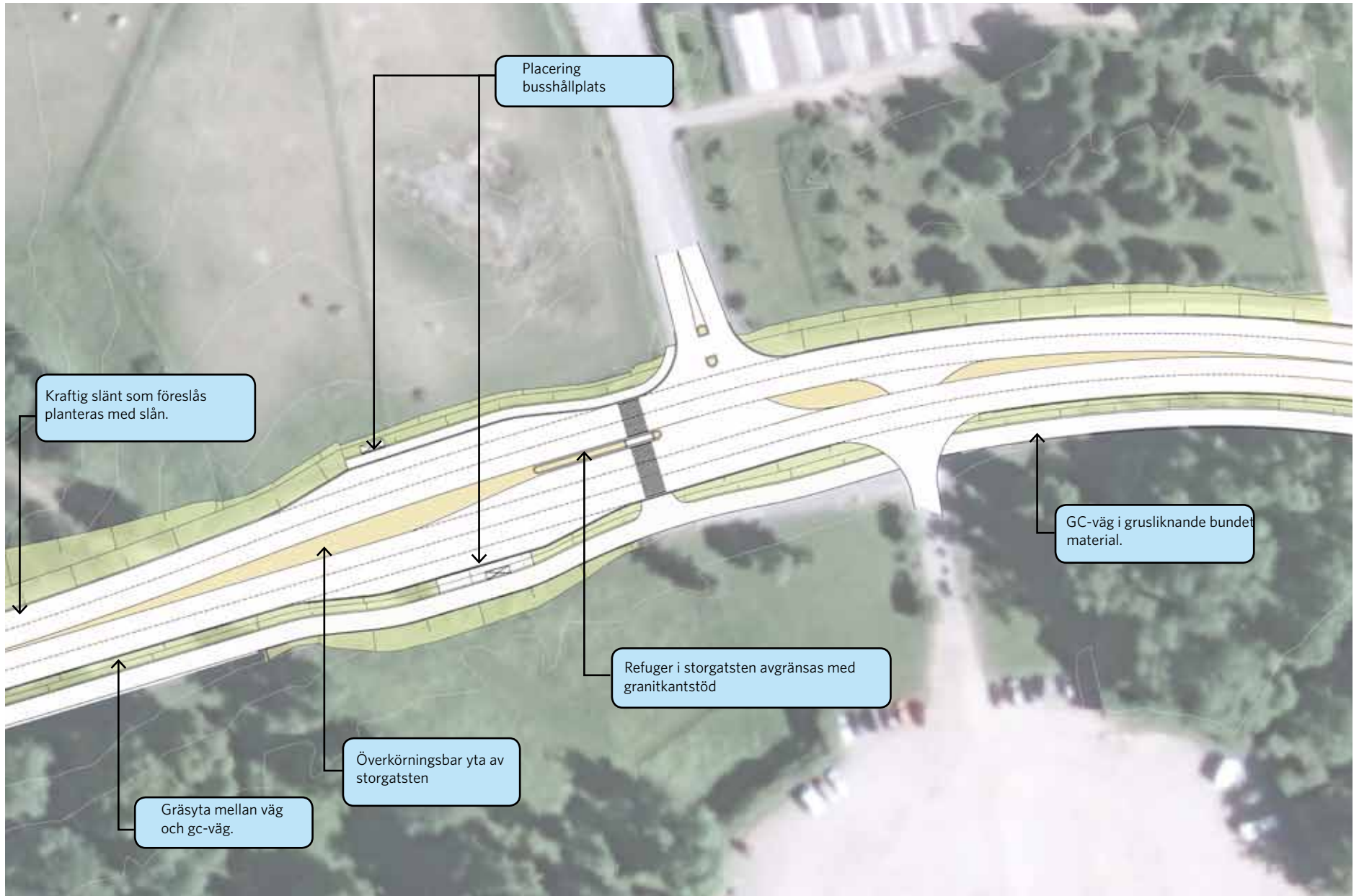


Idag är markskötseln inte den samma på bägge sidor om Ekerövägen. Diket och det höga gräset som växer där förtydligar gränsen.



Förslag: Diket täcks över och ligger i nivå med kringliggande mark. Gräset klipps ända fram till vägkanten. Gräset sköts på samma sätt på parksidan. På detta sätt läser ögat ihop de båda sidorna om vägen.





Korsningen Rörbyvägen och Karusellplan.



Malmen

Utmed Malmen ligger gc-vägen dikt an körbanan, åtskiljda av kantsten. På detta sätt kan intrånget i parken minimeras. Den befintliga muren som plockar upp höjdskillnaderna mot Långa Raden vid Malmen behålls. En säkerhetszon på 0,5 meter behövs från denna innan bilvägen. Denna säkerhetszon avgränsas med kantsten och storgatstensband mot muren.

Gc-vägen leds bakom väderskyddet vid busshållplatsen. Det hade varit eftersträvarvärt att undvika främmande element i parken, så som standardiserade väderskydd, men inom den här vägplanen har det inte gått att kringgå kravet på väderskydd.



Gräsyta

Fris av tre rader storgatsten

Körfält

Fris av en rad storgatsten

Körfält

Refug/överkörningsbar yta av storgatsten

Körfält

Fris av en rad storgatsten

Körfält

Fris av tre rader storgatsten

Kantsten

Gc-väg i bundet grusmaterial

Detalj markbeläggning förbi Malmen.



Exempel kantsten och två rader storgatsten.

Körfält

Från Karusellplan fram till Drottningholmsbrons västra landfäste åtskiljs körriktningarna av en mittfris av tre storgatstenar i bredd. Körfälten avgränsas av en fris med en storgatsten. De yttre körbanekanterna kantas av en fris med tre storgatstenar i bredd. Genom denna högre bearbetning av körbanorna höjs trafikanternas uppmärksamhet och hastigheten sänks. Det ger också en tydlig markering att vägen går genom ett speciellt område. Utmed övrig sträcka markeras körfälten med klassisk målning.

Korsning - Karusellplan/Rörbyvägen

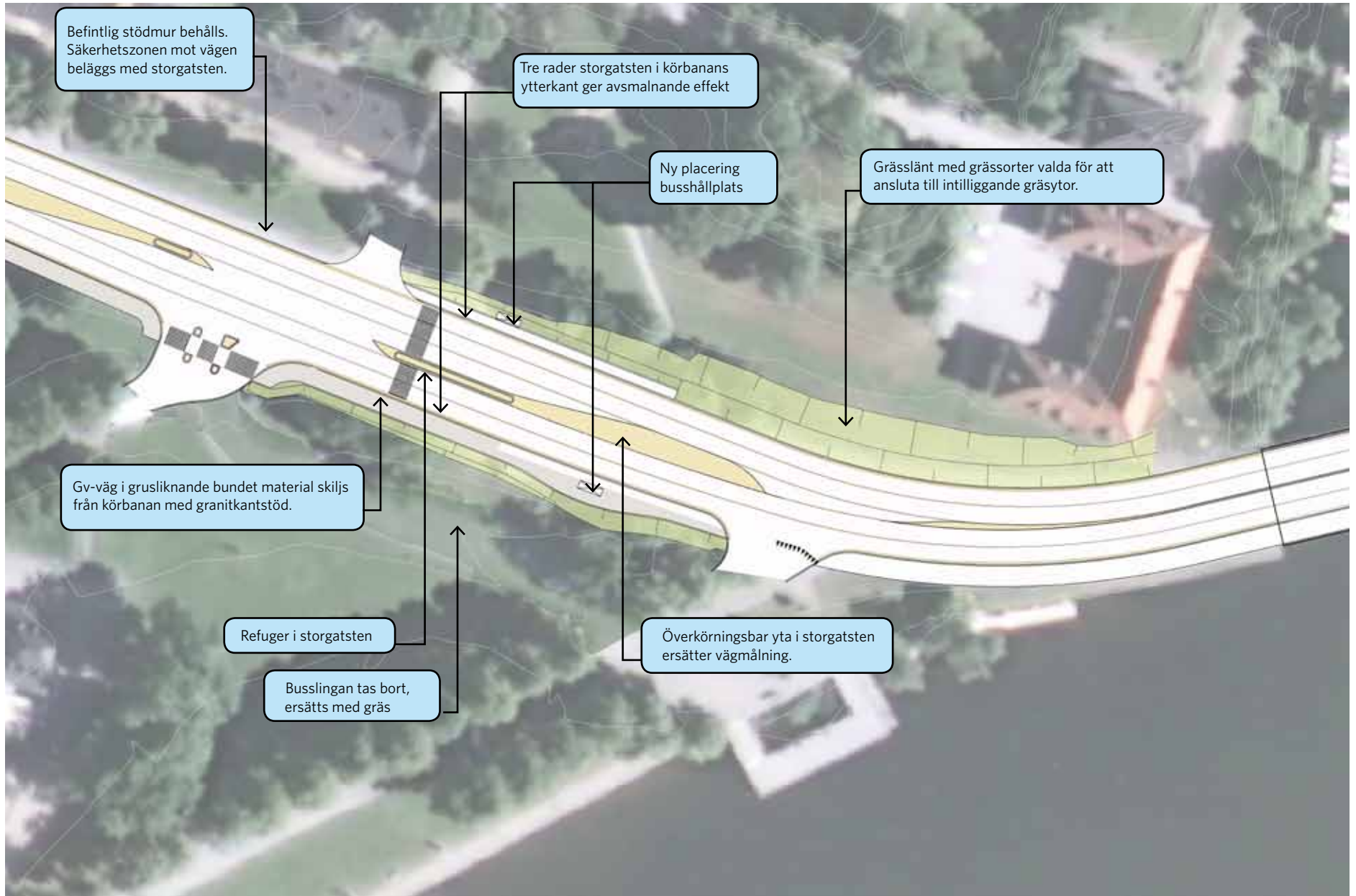
Mellan Karusellplan och Orangeriet går en viktig siktlinje som förstärks av en i nuläget ung allé. Allén och siktstråket skall förbli tydligt. Korsningen med Rörbyvägen och Karusellplan är något förskjutna till varandra vilket till viss del försvårar intentionerna med de tydliga axlarna som utgår från Karusellplan. Korsningspunkten manifesteras inte genom material mer än att kantsten ska vara i granit och refuger fylls med storgatsten. Det är av större betydelse att axlarna förstärks genom vård av befintliga träd och eventuell komplettering. Detta ligger dock utanför vägplanens rådighet.

Korsning - Kanton

Vid Kanton planeras för ett signalreglerat övergångsställe i plan. Platsen ska kännas omhändertagen och vittna om närheten till slottsmiljön. Gestaltningen ska precis som utmed övrig sträcka vara nedtonad och inte manifestera vägen. Både norr och söder om Kanton åtskiljs gc-vägen och körbanan av en gräsremsa, men genom Kanton smalnas sektionen av och gräsremsan ersätts av kantsten. På så sätt kan intrånget mot Kanton minskas något.

Kantsten ska vara av granit. Refuger kantas av granitkantsten med en inre beläggning av storgatsten. I övrigt hålls väg och gc-vägar neutrala och så enkla som möjligt.





Plandetalj Malmen



4.4.6 Dagvatten

Dagvattnet utmed sträckan hanteras genom infiltration i diken, gräsremsan mellan gc-bana och körbana samt genom ett slutet system i höjd med Vilan. Inga öppna dagvattenanläggningar föreslås utmed sträckan.

4.4.7 Gång- och cykelvägar

Ytskikt

Genom Drottningholmsparken är det viktigt att gc-vägen hålls så enkel och nedtonad som möjligt. Eftersom gc-vägen både går inne i parken och intill körbanan måste materialet fungera i båda lägena. Det är dessutom viktigt att materialet har en viss friktion och inte inbjuder till allt för höga hastigheter då det finns risk för kollisioner mellan cykelpendlare och parkbesökare. Från Vilan fram till Drottningholmsbron föreslås därför att gc-vägen har ett ytskikt av bundet grus/stenmjöl, t ex Eco-grus eller likvärdigt. Ytan har en struktur som liknar stenmjöl, men är bunden och lättare att underhålla. Från Vilan och söderut liksom från Drottningholmsbrons västra landfäste är gc-vägen belagd med asfalt.

4.4.8 Vägutrustning

Belysning

Utmed gång- och cykelvägen placeras samma belysningsstolpar som inne i parken. De placeras något glesare än vad som är brukligt och anpassas till siktlinjer och vyer.

Skyltning

Antalet skyltar utmed vägen ska hållas till ett minimum utmed sträckan. Vägvisningsskyltar som leder till mål inom världsarvet bör följa en enhetlig utformning som skiljer sig från de ordinarie Trafikverksskyltarna.



4.5 Delsträcka Drottningholmsbron - Kärsön

Drottningholmsbron breddas med 0,5 m på vardera sida. Gång- och cykelvägen förläggs på bronns södra sida. För att inte störa utblickarna mot Drottningholm från bron föreslås att belysningen av gc-vägen placeras i broräcket. För att minska intrånget mot Natura 2000-området söder om bron på Kärsön sker breddningen mot norr och gc-vägen åtskiljs från körbanan av kantsten istället för gräs.

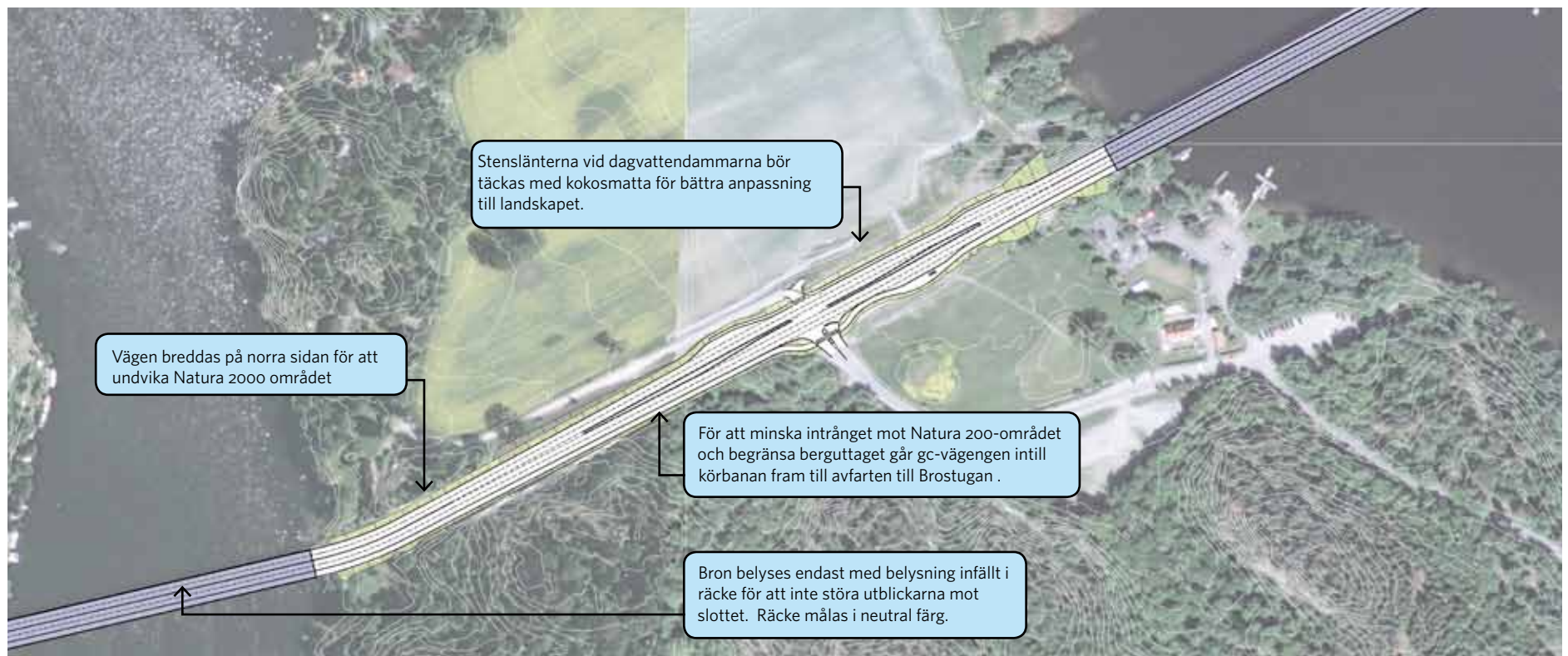
4.5.1 Gestaltungsnycklar för delsträckan

Låta vägen vara underordnat landskapet, så att nya gång- och cykelvägar stör så lite som möjligt.

Spara landskapets formationer, holmar och öppna marker

Värna vyerna mot Drottningholm.

Undvika intrång i närheten av Natura 2000-området.



Plan Kärsön. (Ska justeras så att gc-vägen ligger intill bilvägen fram till avfarten till Brostugan).

4.5.2 Markhantering

Vägslänter utformas för att möjliggöra ängsskötsel. Avbaningsmassor läggs på slänterna för en snabb etablering av för platsen anpassad växtlighet. Om det är brist på avbaningsmassor ska äng med anpassad flora sås.

4.5.3 Dagvatten

Den dagvattendamm som finns norr om vägen idag föreslås nyttjas för det utökade dagvattnet som kommer från de breddade broarna. Dammarnas kapacitet bedöms som tillräckliga och något förändring av dem är inte aktuell i detta skede.

Dammarna har idag dålig förankring i landskapet och i framtiden bör en annan placering övervägas.

4.5.4 Gång- och cykelvägar

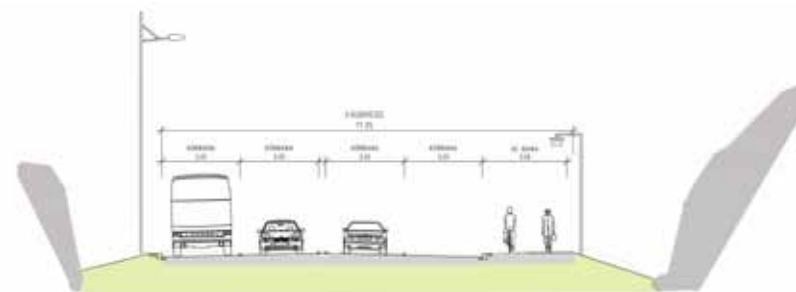
Gång- och cykelvägarna håller låg profil precis som på övriga sträckan.

4.5.5 Vägutrustning

Viltvarning bör tas bort. Siktlinjen mot Drottningholm ska hållas ren.

4.5.6 Bro

Drottningholmsbron breddas med 0,5 m på vardera sida. Gång- och cykelvägen byter sida jämfört med idag vilket ger cyklister och gående finare vyer mot slottet. Broräcken ges en neutral färgsättning för att inte konkurrera med slottet.



Sektionen visar bergskärningen på Kärsön.



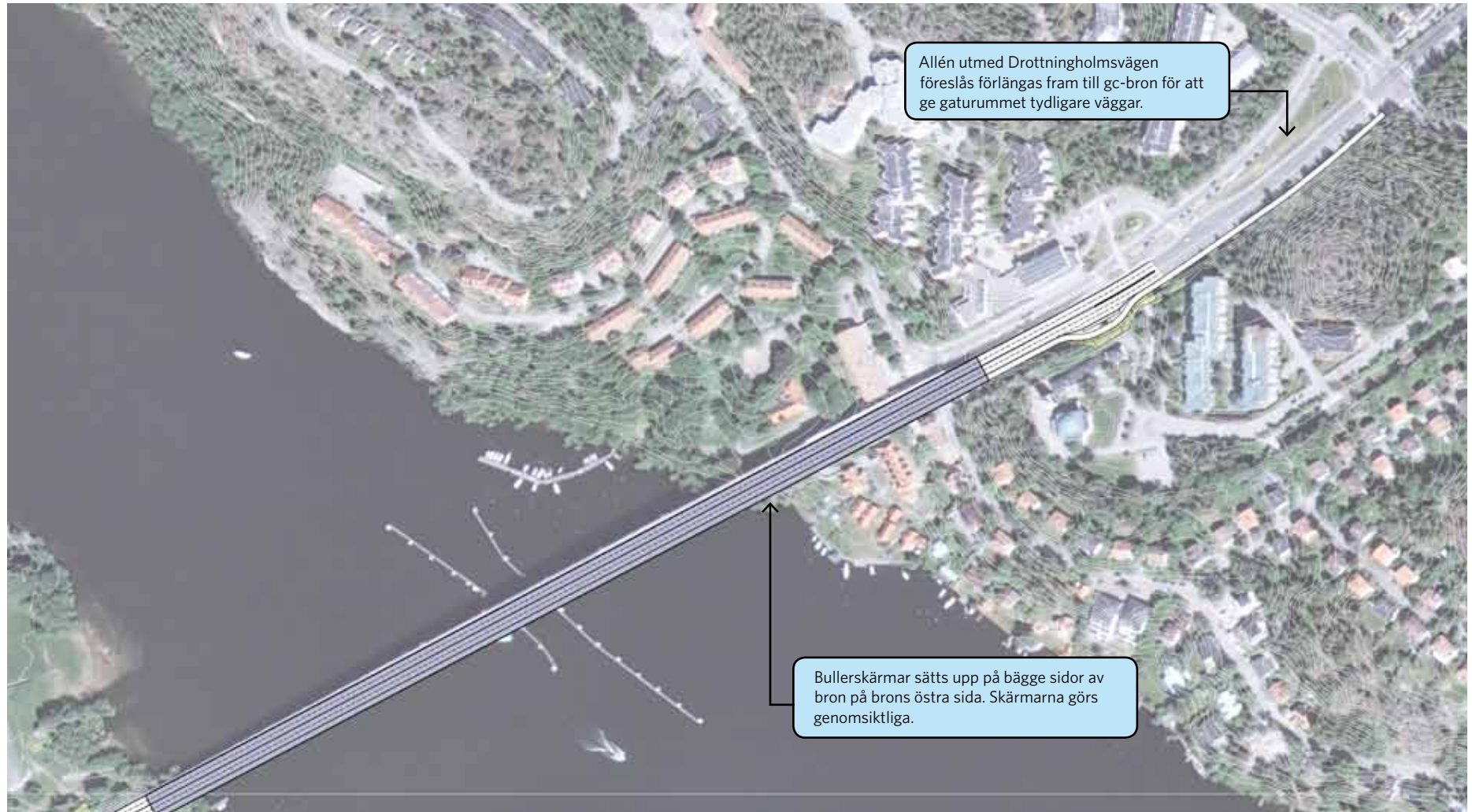
4.6 Delsträcka Nockebybron - Gubbkärrsvägen

Bron breddas med ca 0,5 m på vardera sida. De östra delarna av bron förses med genomsiktliga bullerskydd. Vägen breddas med ett körfält fram till gc-bron där vägen redan idag har fyra körfält. För att ge det splittrade gaturummet stabilitet förslås att träd planteras i slänten utmed vägens norra sida.

4.6.1 Gestaltungsnycklar för delsträckan

Utformningen av Nockebybron bör sträva efter ett lättare uttryck än dagens.

Vägen kan fungera som en ryggrad i det splittrade landskapet mellan landfästet och Gubbkärrsvägen.



Nockebybron - Nockeby



4.6.2 Bullerskydd

När bron breddas försvinner de skärmar som finns där idag och ersätts av nya bullerskärmar på bronns östra sida. Genomsiktliga skärmar av glas/plexiglas föreslås för att möjliggöra utsikt från bron samt för att bron ska få ett lätt uttryck sett från det omgivande landskapet.

4.6.3 Vegetation

Mellan Gubbkärrsvägen och gc-bron som går över vägen föreslås att träd planteras. Träden utgör en fortsättning på allén utmed Drottningholmsvägen mellan Brommaplan och Gubbkärrsvägen. Trädraden skulle dessutom ge det landskapsrummet som spänner över båda Ekerövägen/Drottningholmsvägen och Nockeby backe en tydligare indelning i två mindre väggrum. Detta skulle ge Ekerövägen/Drottningholmsvägen en välbehövlig avgränsning utmed den här sträckan.

4.6.4 Markhantering

Marken hanteras som i dagsläget vilket innebär klippt gräs i sidoområdena.

4.6.5 Dagvatten

Dagvattnet utmed sträckan leds dels till dagvattendammen på Kärsön och dels till det kommunala nätet på Nockebysidan.

4.6.6 Gång- och cykelvägar

På Nockebybron åtskiljs gc-vägen och körbanorna av ett räcke. Räckets föreslås vara ett rörräcke som möjliggör utblickar för bilisterna. Gång- och cykelfilerna på gc-banan markeras genom målning.

4.6.7 Vägutrustning

Brons räcken ska vara CE-märkta. Utbudet av CE-märkta räcken är idag begränsat. Därför hänvisar vi till principer snarare än produktnamn eftersom utbudet troligtvis kommer vara större vid anläggandet av bron än vad det är idag.

Belysningen bör hållas till ett minimum. Dels för att inte ”förorena” det vattenrummet med spilljus och dels för att stolparna på bron tillsammans med anordningarna för broöppning tillsammans bildar en skog av stolpar som påverkar vyerna mot Drottningholm och Kärsön.

4.6.8 Bro

Nockebybron breddas med 0,5 m på vardera sida. Kantbalken vinklas för att ge bron ett lättare uttryck. I stora drag behåller bron det uttryck den har idag.



5. Drift och underhåll

Den Drift- och underhållsplan som Trafikverket tar fram för Ekerövägen i senare skeden ska samordnas med andra berörda myndigheter. I samband med att Lovön blir reservat upprättas en skötselplan av Länsstyrelsen i Stockholms län. Denna plan ska vara väl inarbetad även i drift- och underhållsplanen som Trafikverket tar fram för Ekerövägen. Statens fastighetsverk har ett pågående arbete med att ta fram en vårdplan för sina grönytor. Även denna plan ska inarbetas i Trafikverkets drift- och underhållsplan.

De sträckor som inte berörs av ovan nämnda planer ska även de ha samma höga skötselnivå som Lovön.

6. Gestaltungsfrågor i kommande skeden

6.1 Bygghandling

Vägsektion

- Rätt förutsättningar för god gräsetablering skiljeremsan mellan gc-väg och körbana längs hela sträckan.
- Anpassa jordsammansättningen efter vilken typ av flora som ska växa i skiljeremsa och i slänter.
- Propellerbladsslänt ska användas i övergång mellan skärning och bank.

Landskapsåtgärder i vägområdet

- Tillse att intrång inte behöver göras i bergsbrant på Kårsön, söder om Ekerövägen.

Tunnelmynningar - Förbifarten

- Projektera tunnelportal enligt gestaltungsprogrammets intentioner med hänsyn till säkerhet, avvattning, bergteknik och ett estetiskt detaljutförande.
- Samordna utrustning och skyltar vid tunnelmynningar för en bra gestaltung. Studera i VR.
- Beskriv sprängningsmetod för bergskärningarna vid tunnelpåslagen. Beskriv önskat resultat.
- Inventera bergets egenskaper och sprickbildningar för att kunna föreslå lämplig metod för sprängning så att gestaltungsprogrammets intentioner kan uppfyllas.

Broar

- Föreslå en konstruktion som tillåter slänter där vegetation kan etableras i anslutning till broarna.
- Optimera dimensionen på brobalk respektive brons ben och hitta en balans dem emellan som ger en Tappströmsbron en visuell lätthet.
- Projektera ordnad sprängsten i regnskugga i Tappströmsbrons regnskugga i slänten på Lindösidan.
- Projektera stenar satta i bruk liknande befintlig i Tappströmsbrons regnskugga i slänten på Ekerösidan.

Trafikplats Färentunavägen, Tillflykten och Edeby

- Markera tydligt all vegetation som är viktig att spara utmed hela sträckan.
- Projektera refugytor mm så att dessa anknyter till omgivande odlingslandskap och natur. Större refuger ska fyllas med gräs eller sedum för att uppfylla gestaltungsprogrammets intentioner.

Vegetation

- Markera vegetation som ska bevaras och eventuellt skyddas under byggtiden på vägplanerna. Markera även träd eller bestånd i terrängen.
- Beskriv krav på särskilt omhändertagande av befintlig ytjord så att jordens potential kan utnyttjas för spontant uppkommen vegetation.
- Omhändertagen ytjord ska återföras inom samma område för att förbättra förutsättningarna för lokalt anpassad växtlighet.
- Upprätta skötselanvisningar för planteringar och naturlig vegetation som kräver speciella skötselinsatser.
- Naturlig etablering kan kräva tid innan de jordklädda ytorna ger ett bra och bevuxet intryck. Om ett snabbare resultat förväntas kan en gles sådd av örter och svagväxande gräs komplettera den befintliga fröbanken. Detta ska i så fall genomföras i samråd med Trafikverkets miljöexpertis.

Vatten

- Dagvattenmagasin och fördröjningsdammar skall utformas så att de blir en del av landskapet. Utnyttja befintliga dikesträckningar om möjligt.
- Projektera erosionsskydd i dammar så att de kan associeras och ansluta till omgivande terräng. Undersök om material som tillåter spontan vegetationsetablering kan användas (som till exempel kokosmattor).
- Projektera trummor med sneda avslutningar anpassade till slänlutningen.

Utrustning

- Vägvisningsskyltars storlek anpassad efter landskapets skala.
- Vägvisningsskyltar placeras så att de inte stör viktiga utblickar. De bör inte placeras i öppna landskapsrum. Studera skyltarnas placering och storlek i VR-modellen så att dessa inte skymmer viktiga utblickar.
- Räckesavslutningar och övergångar mellan olika räckestyper ska beskrivas.

Masshantering

- Föreslå och beskriv återställningsåtgärder för ytor som använts för mellanlagring eller uppställningsplatser

Övrigt

- Projektera driftvändplatser och servicefickor med god anpassning till anslutande terräng och studera möjligheten att använda grus som slitlager för att minska asfaltsyornas bredd. Icke körbara ytor ska projekteras som vegetationsyta.

6.2 Byggskedet

sektion

- Kontroll på avbaningsmassornas volym så att de räcker till prioriterade ytor.
- Släntfot och släntkrön ska utformas så att de ansluter mjukt till omgivande terräng.

Landskapsåtgärder

- Utforma bergskärningar enligt gestaltungsprogrammets intentioner och i samråd med Trafikverkets landskapsexpertis.
- Anpassa bakslänterna vid profilsänkningen vid Edeby (minst 1:5) till omgivande terräng och för att möjliggöra att jorden brukas.

Tunnelmynning

- Bergskärningarna vid tunnelpåslagen utformas enligt gestaltungsprogrammets intentioner och i samråd med Trafikverkets landskapsexpertis.
- Eventuell förstärkning av bergskärning eller utökning av slänthlutning i samråd med Trafikverkets landskaps- och bergexpertis.
- Samordna uttag och upplag av berg av lämplig kvalitet med det behov av block och krossmaterial som finns till tunnelmynningarnas murar/gabioner.

Vegetation

- Markera vegetation som ska sparas och skyddas i terrängen före avverkning sker.
- Bevara markerad vegetation med hjälp av staket under byggtiden. Både stam och hela rotsystem inom droppzon ska skyddas.
- Utför gallring och uppstamning vid behov av utblickar i samråd med markägare och Trafikverkets landskaps- och miljöexpertis.

Masshantering

- Bana av den humusrika ytjorden på etableringsytor. Återför denna jord när massorna är på plats.

6.3 Driftskedet

- Slätter/klippning, borttagning av växter och gödning av slänter och skiljeremsa ska samordnas och anpassas efter gestaltungsprogrammets intentioner för de olika sträckorna t. ex artrika vägkanter eller välskött gräsmatta.

Tunnelmynningar

- Eventuell förstärkning av bergskärning i samråd med Trafikverkets landskaps- och bergexpertis.

Vegetation

- Gallring och skötsel av vegetation med enligt skötselplan som bör tas fram i nära samråd mellan Statens Fastighetsverk, Länsstyrelse och Trafikverket.

7. Källor

Arkus och Vägverket. *Ljussättning av Broar och tunnlar*. Skrift nr 62. 2009

Trafikverket. *Gestaltningprogram för arbetsplan Väg E6 Pålen – Tanumshede*. 2011

Trafikverket. *Förstudie Väg 621, Nockebybron – Tappström*. 2010

Trafikverket. *Komplettering av Förstudie Ekerövägen väg 261 Tappström – Nockeby*. 2011

Vägverket. *Råd för gestaltningprogram och gestaltungsarbete i olika skeden*. Publikation 2009:161

Sporrong, Ulf m.fl. *Svenska Landskap*. Naturvårdsverket 1995

Trafikverket. *E4 Förbifart Stockholm, PM Vägarkitektur, Samordnad utformning av ytlägen / version FSK 05*. 2012

Pettersson, Sören. *Odlingslandskapsanalys för Lovö – Kärsö, Ekerö kommun*. Länsstyren Stockholms län 2012

Vägverket. *Hela vägen*. 1999

Kartmaterial

Underlagskarta sid 5, 11, 13, 15, 19, 23:

Copyright Lantmäteriet dnr: 109/2012/4174

Lantmäteriverkets forskningsarkiv:

Geometrisk avmätning, Plats/by: Drottningholm, År: 1745, Aktbeteckning: A58-4:2

Geometrisk avmätning, Plats/by: Drottninghol, År: 1811, Aktbeteckning: A58-4:3

Geometrisk avmätning, Plats/by: Drottningholm, År: 1698, Aktbeteckning: A58-4:1

Rikets allmänna kartverk:

Konceptkartan till den häradsekonomiska kartan Plats/by: Brännkyrka, 1901-06, Aktbeteckning: J112-75-19

8. Delsträcka Lindötunneln - Kanton (Förbifarten)

Lindötunneln utökas med ytterligare ett tunnelrör för två körfält norr om det befintliga. Efter att gång- och cykelvägen passerat runt berget vid Lindötunneln fortsätter den på vägens östra/södra sida. Ute i det stora landskapsrummet byggs en cirkulationsplats med anslutning till tunnelmynningen som leder ner till Förbifart Stockholm. Vid Edeby anläggs ytterligare en cirkulationsplats med ner-/uppfart till Förbifarten. Vid Edeby byggs en planskild passage för fotgängare som förbinder Edeby med busshållplatsen på vägens västra sida. Vid Edeby sänks vägens profil.

Läsanvisning

Den sträcka som ligger inom förbifart Stockholms arbetsplan inte ingår i denna vägplan. Men för att man ska få en helhetsbild för gestaltningen utmed hela Ekerövägen omfattar gestaltningsprogrammet hela Ekerövägen. Sträckan inom förbifart Stockholms arbetsplan och som beskrivs i detta gestaltningsprogram skall betraktas som gestaltningsmässiga önskemål. Det som samråds nu är de delar som berör väg 261 vägplan. Förbifart Stockholms arbetsplan har redan varit utställd och kommer att fastställas

Eftersom de stora åtgärderna på sträckan kommer ske i anslutning till trafikplatserna utgår beskrivningarna i stort från dessa platser istället för den tematiska indelningen som övriga sträckor beskrivs utifrån.

Inom ramen för Vägplan för Ekerövägen är det bara funktionsområdet Vägarkitektur som har till uppgift att arbeta med sträckan inom Förbifarten. Därför presenteras den här sträckan mer principiellt än övriga delar eftersom det inte finns några konstruktionshandlingar som vägarkitekturs idéer har kunnat arbetas in i.

8.1.1 Gestaltningsnycklar för delsträckan

Vägen är underordnad landskapet.

Landskapsrummen ska fortsatt vara tydliga.

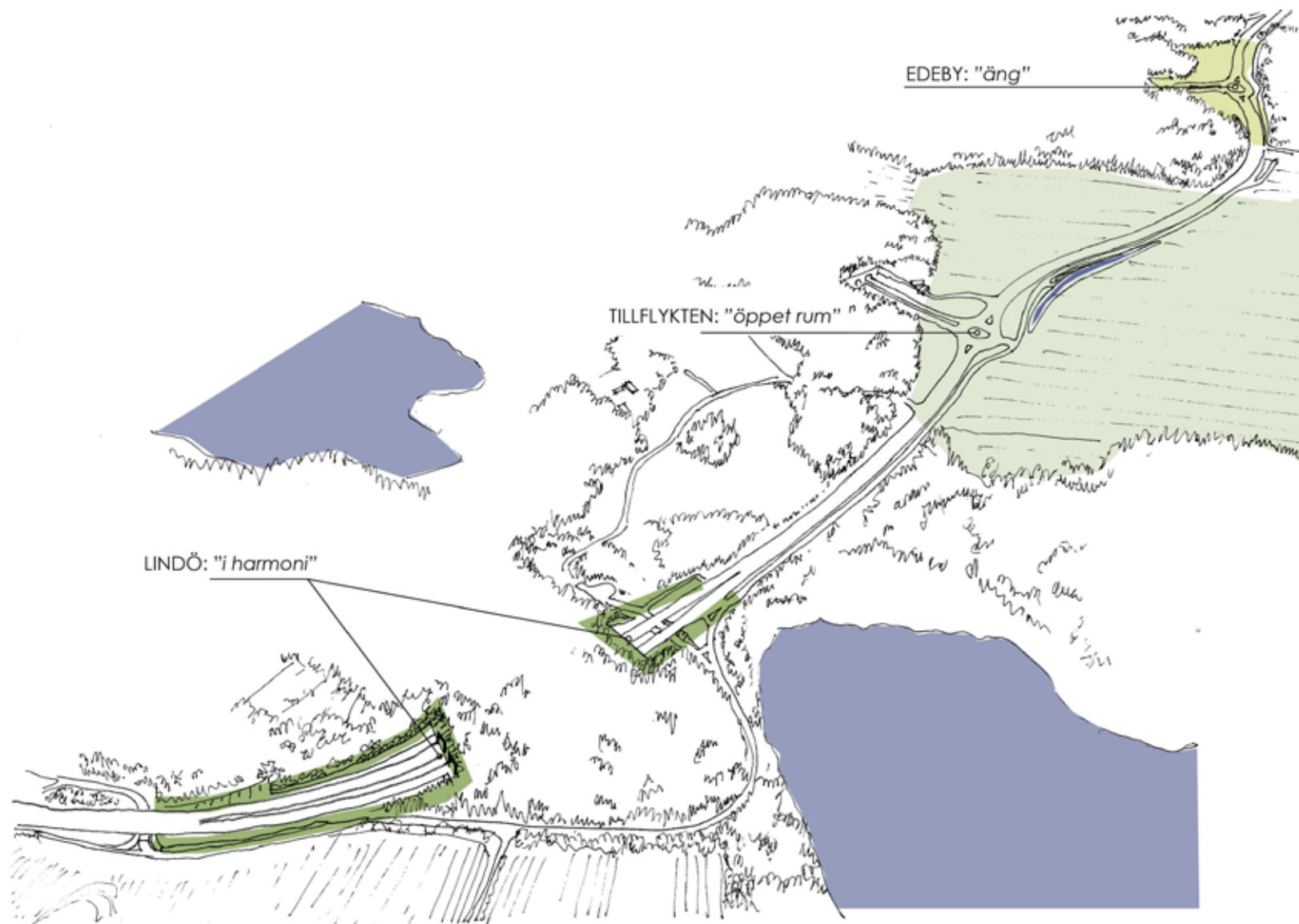
Vägens och tillhörande anläggningar ska upplevas som enkla om än med hög kvalitet på utförande.

Lindö tunnel: "I harmoni"

Tunnelmynning Tillflykten: "Öppet rum"

Tunnelmynning Edeby: "Odlingsmarken"





Gestaltungsprinziper tunneldmyningar och trafikplatser.





Plan Lindötunneln

8.1.2 tunnelmynningar och närliggande landskap

Lindötunneln – i harmoni

Landskap i vägrummet

På den västra sidan om Lindötunneln, ut mot det öppna landskapet på Lindö, finns risk för att en skarp bergskärning inte kan erhållas längs vägen mot norr, beroende på bergkvaliteten. I så fall bör en naturliknande slänt skapas, där kvarvarande berg behålls där så är möjligt och att mellanrummen fylls med stenblock och kompletterande naturliknande planteringar. Släntlutningen kan med fördel variera och anpassas till givna förutsättningar i byggskedet.

På den östra sidan om tunneln stiger berget tvärt och det är inte aktuellt med en längre bergsskärning.

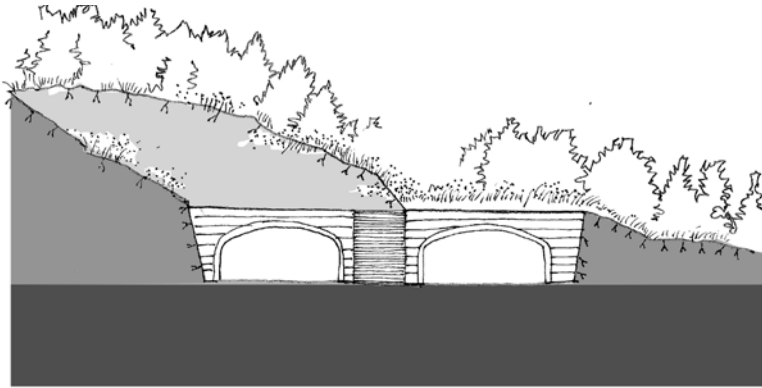
Tunnelmynningar

De nya tunnelmynningarna ges samma utformning som de nuvarande, med horisontella linjer bestående av granit i skiftande kulörer, för att harmoniera. Mynningarna utformas med samma mått som den befintliga, trots att de nya avser två körfält och de befintliga har tre. Tunneln smalnar sedan av inåt. På detta sätt blir även mynningarnas storlek i harmoni med varandra. I mellanrummet mellan mynningarna behålls berg om möjligt, alternativt skapas en yta som binder ihop tunnelmynningarna i ett harmoniskt samspel. Även här används i så fall granitskivor. Tak över ny tunnel återplanteras med naturliknande vegetation.

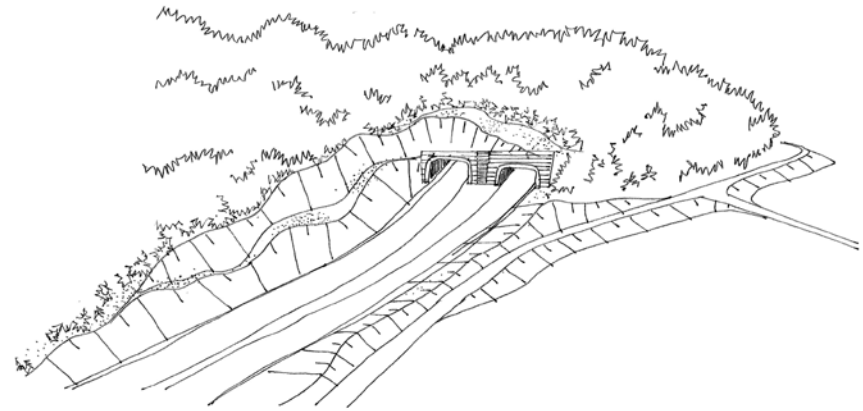
Skyltning

I det befintliga tunnelröret ryms idag tre körfält. I och med att ett till tunnelrör byggs finns inte behov av det tredje i den befintliga tunneln. Utrymmet som blir över föreslås nyttjas till skyltning för förbifarten. Stora skyltar och portaler bör så långt som möjligt undvikas ute i det öppna landskapet och möjligheten att nyttja tunneln till skyltning bör utredas.

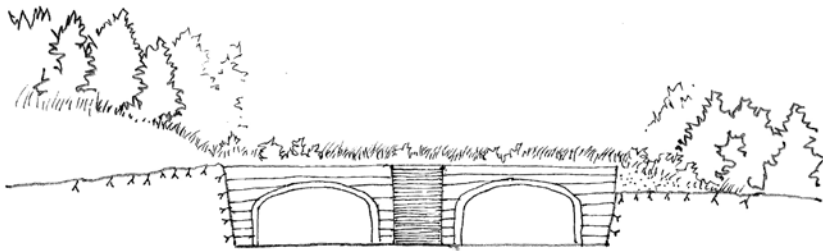




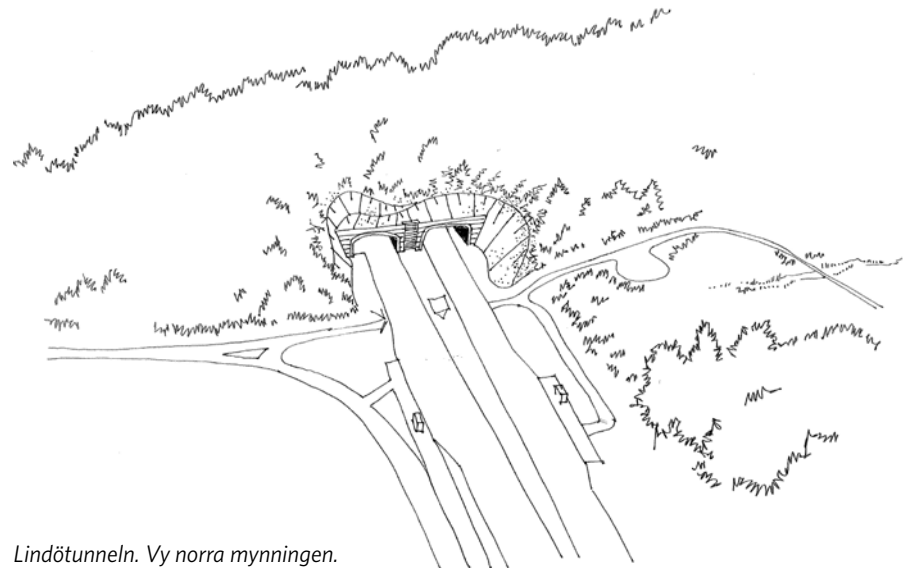
Lindötunneln. Fasad södra mynningen.



Lindötunneln. Vy södra mynningen.

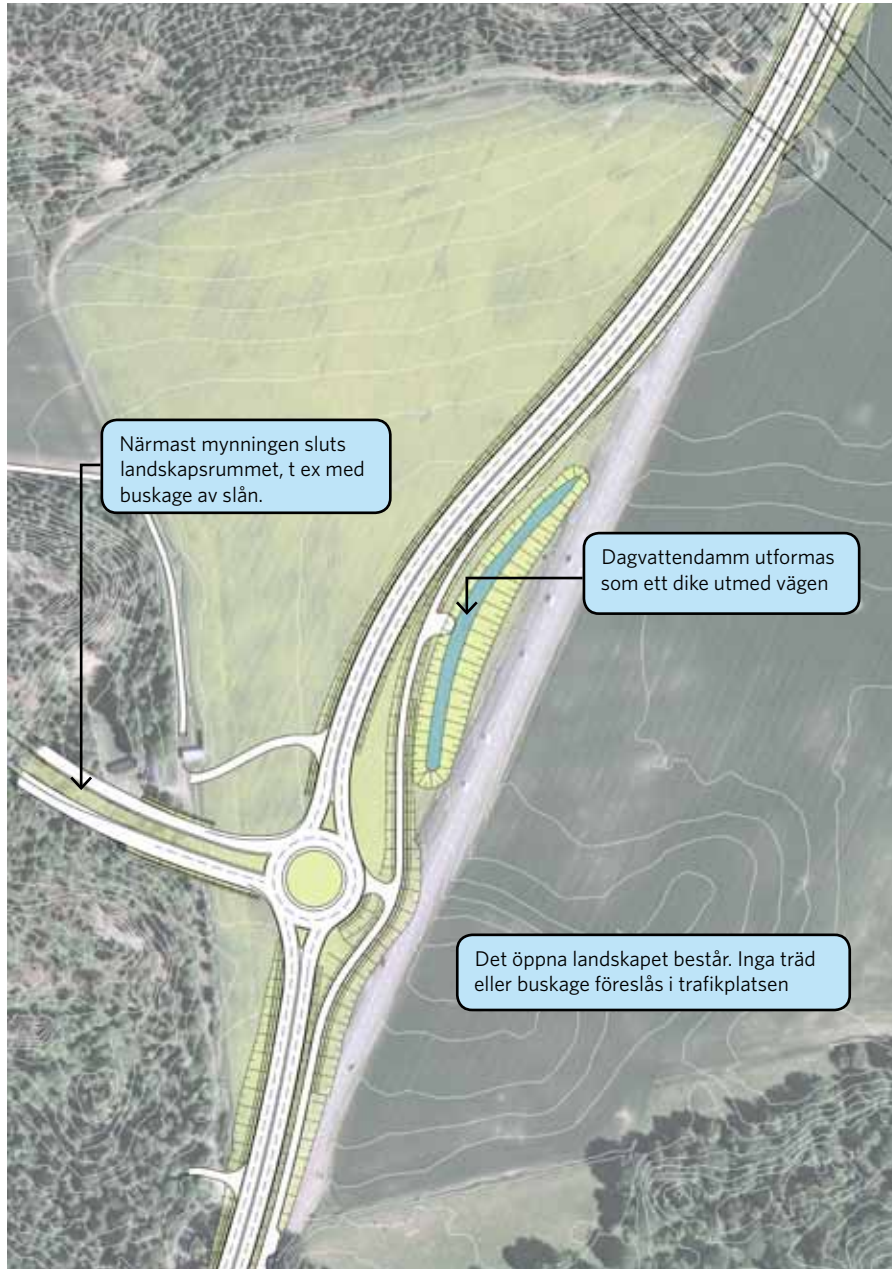


Lindötunneln. Fasad östra mynningen.



Lindötunneln. Vy norra mynningen.





Plan över trafikplats Tillflykten.

Tillflykten – öppet rum

Landskap i vägrummet

För att inte manifesteras mynningarna ut mot landskapsrummet är de något tillbakadragna in i höjden. Skärningen fram till tunnelmynningen blir relativt lång, eftersom berg troligen saknas. Slänterna bearbetas med mjuka linjer som anpassas till landskapets former. För att begränsa intrånget kompletteras slänterna med murar av gabioner (stenfyllda nätkorgar) eller stenblock av granit. Dessa murar placeras mjukt slingrande i slänterna, men döljs i huvudsak av vegetation. På terrasserna återskapas naturliknande växtlighet, blandskog i bakkanten och bryn (med varierande bredd, förslagsvis mycket slån) närmare vägen. Närmast vägen övergår slänten i gräs av ängskaraktär. Skjutbanan och dess byggnader flyttas bort från tunnelns närhet.

Här tillkommer text om skyltning och annan utrustning. (kommentar 2013-05-03)

Tunnelmynningar

Tunnelns yttre 30 meter närmast mynningen utgörs troligen av betong. Mynningen formas med en enkel fasadskiva, för att ge ett diskret, rent och symmetriskt intryck. Tunnelportalen dras fram i förhållande till fasadskivan för att skapa en visuell effekt som accentuerar ingångar och utgångar. Fasadskivan kläs med råkilad natursten för att ge en mer naturligt karaktär. Över tunneltak skapas naturliknande vegetation, med blandskog som mål.

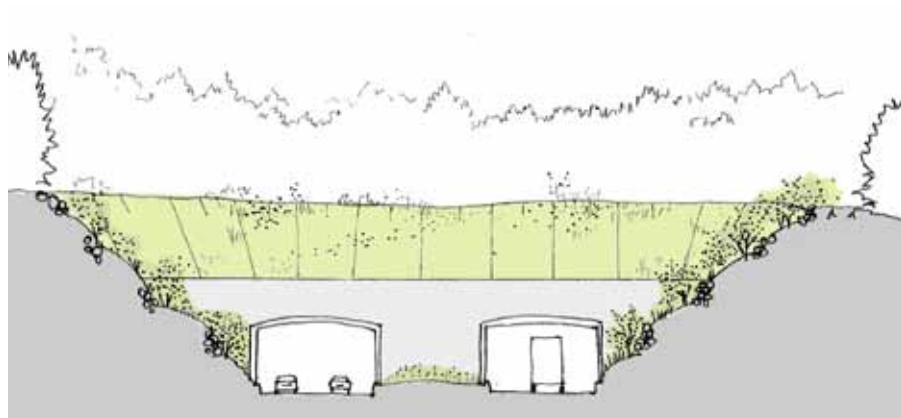
Trafikplats Tillflykten

Trafikplats Tillflykten cirkulationsplats ligger i större, öppet landskapsrum. Genom sin storlek kan anläggningen komma att dominera intrycket av landskapsrummet. För att tona ner trafikplatsen bör skyltar och belysning anpassas till Ekerövägens övriga standard, trots att Förbifart Stockholm ansluter här. Rondellen bör bestå av en ren och enkel, svagt välvd ängsgräsyta. I refuger planteras ängsgräs alternativt sedum. Ett sätt att minska trafikplatsens dominans är att bryta upp dess delar med mycket gröna ytor; i refuger och cirkulationens mitt.



Om installationerna i form av skyltar, bommar och belysning tar allt för mycket av landskapsrummet i anspråk kan en flytt av skogsbrynet övervägas. Genom att plantera ett nytt bryn mellan trafikplatsen och det stora landskapsrummet kan installationernas negativa påverkan minskas.

Vid Tillflykten bör anordnande av dike övervägas i stället för damm för dagvattenhanteringen. Diket kan bättre smälta in i och underordna sig omgivningen än en damm, som kan bli ett oönskat blickfång. Vid behov kan även ytan mellan väg och gång- och cykelväg vidgas till ett dike för dagvattenhantering.

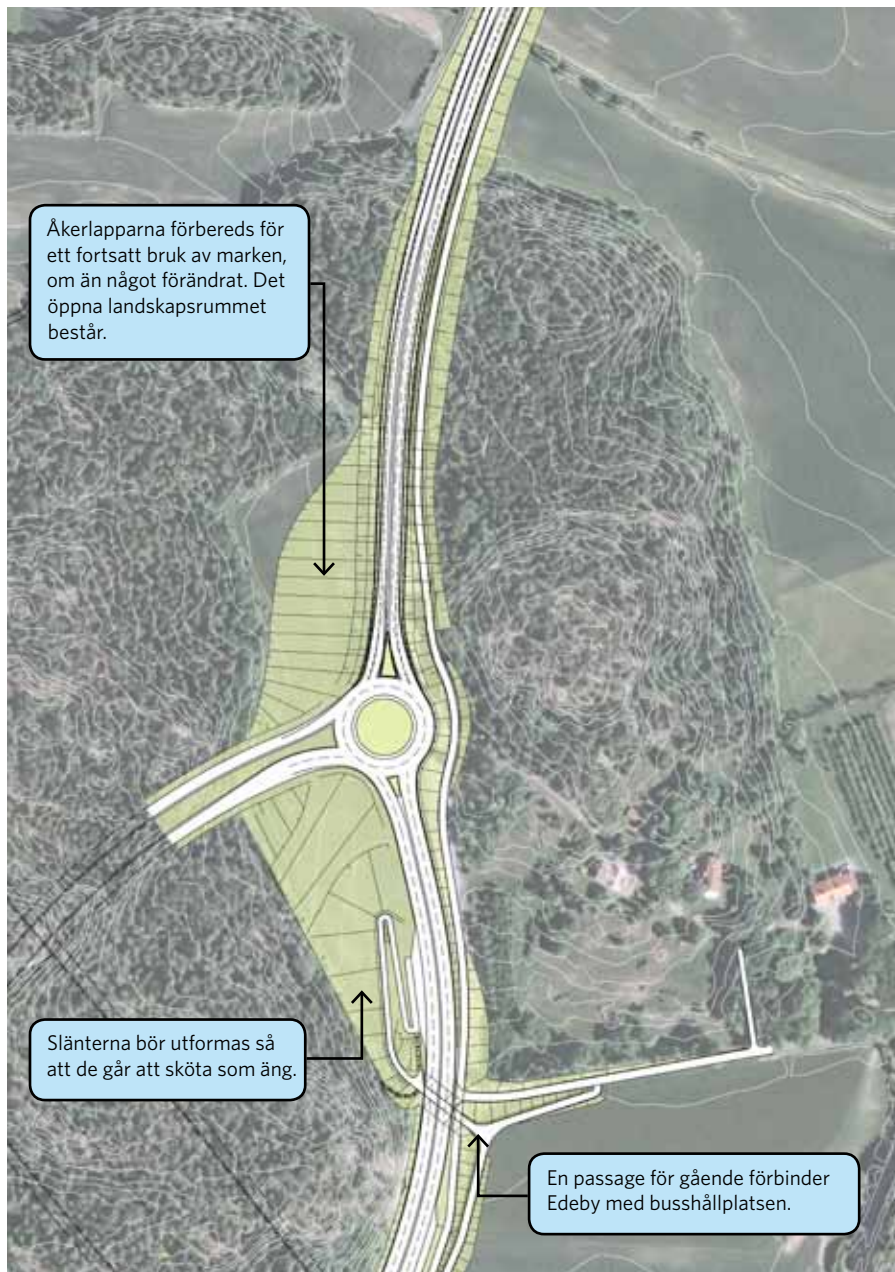


Mynningen vid Tillflykten. Slänterna terrasseras och planteras med t ex slån för att skapa ett intimare andskapsrum närmast mynningen. Murarna utförs av ganitfyllda gabioner alternativt stora granitblock.



Vy från norr. Dagvattendammen utformas som ett dike. Landskapet sluter sig om tunnelmynningen vilket gör den mindre synlig ute från det större landskapsrummet.





Plan över trafikplats Edeby.

Edeby tunnel – Odlingsmarken

Landskap i väggrummet

För att inte manifesteras mynningarna ut mot landskapsrummet är de något tillbakadragna in i höjden. Skärningen blir relativt kort, och förhoppningsvis till stor del i berg som kan ges branta lutningar. Odlingsmarken mellan mynningen och Ekerövägen sänks och lutar flackt mot den nya vägsträckningen. Förslagsvis återskapas en ålderdomlig åkermark alternativt ängsflora på dessa ytor, och relevanta skötselåtgärder vidtas. Ytan kan vara lämplig för forskningsarbete. På den västra sidan om tunnelavfarten bearbetas slänter mot den gångpassage som anläggs under Ekerövägen. Även här är målsättningen att skapa naturliknande ängskaraktär.

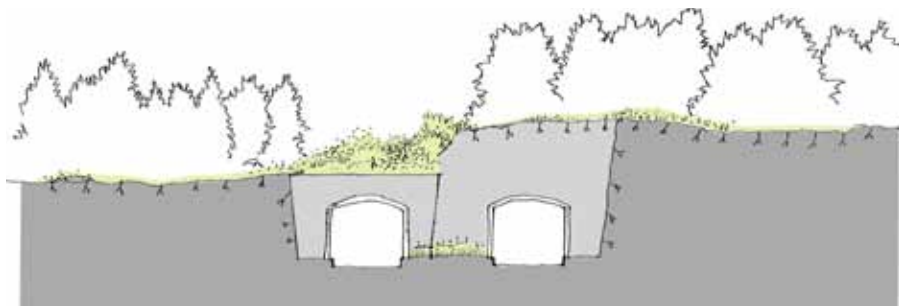
Tunnelmynningar

Tunneln förutsätts bestå av berg i mynningen. Tunnelportalen dras fram i förhållande till fasadskivan för att skapa en visuell effekt som accentuerar ingångar och utgångar. Bergskärningar bearbetas i anslutning till tunnelmynningen, med målsättningen att begränsa intrånget och behålla så mycket naturkaraktär som möjligt, vilket i praktiken betyder så branta bergskärningar som möjligt. Över tunneltaket skapas naturliknande vegetation, med blandskog som mål.

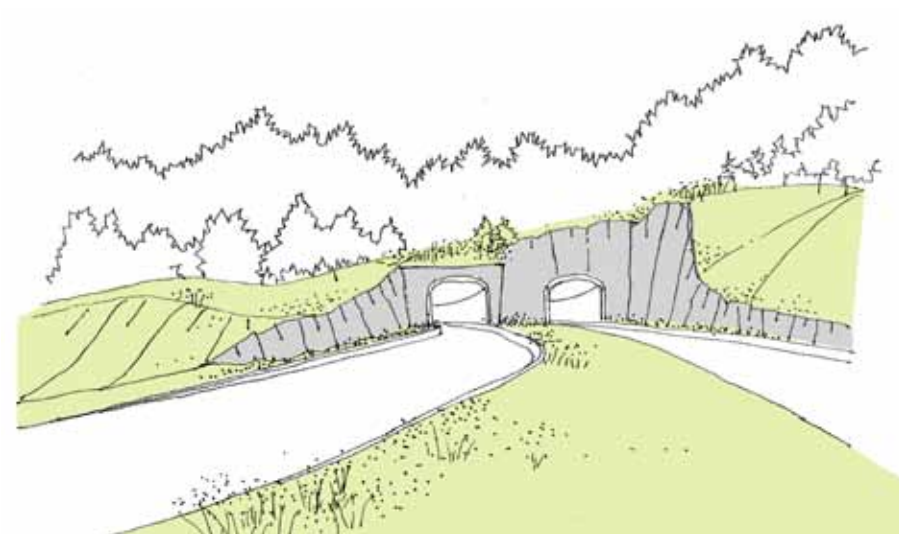
Trafikplats Edeby

Trafikplats Edebys cirkulationsplats är placerad i en litet, öppet landskapsrum. Anläggningen är nedsänkt i förhållande till nuvarande Ekerövägen, och anslutande ängsytor planeras med svag lutning ner mot trafikplatsen. Det lilla landskapsrummet kommer domineras av trafikplatsen. Även här finns överhängande risk att skyltar och bommar stör upplevelsen av landskapet, varför de bör tonas ner. Av hänsyn till kulturmiljövården bör den befintliga odlingsmarken hållas öppen.

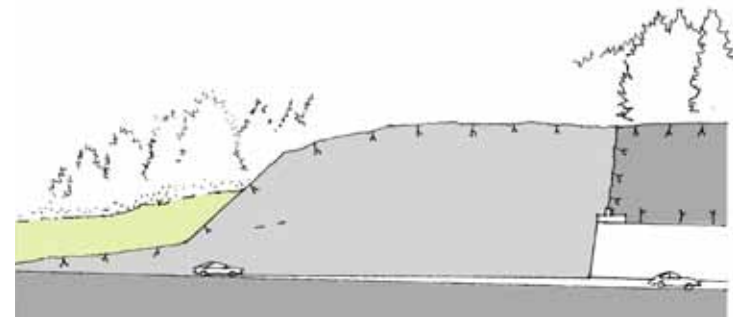
En port för gående och cyklister planeras i landskapsrummets södra del och förbinder Edeby med busshållplatsen på vägens norra sida. Den långa rampen bör anpassas till terrängen, med flacka brukningsbara slänter för att skapa god anpassning. Mellan trappa och väg kan ett lågt buskage anläggas för att skapa distans mellan körbana och de gående. Murar bör undvikas.



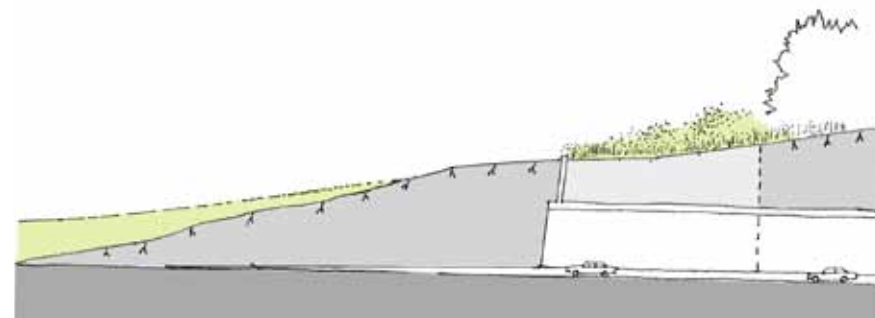
Mynningen vid Edeby. Vid Edeby förväntas berget vara av bättre kvalitet och kunna utgöra väggar.



Vy mot mynningen vid Edeby. I mittremsan växer ängsgräs och den kantas av granitkanstöd. Murar undviks eftersom de har ett för stadsmässigt uttryck.



Längdsektion genom det norra tunnelröret. Det förväntas vara gott om berg av god kvalitet vilket möjliggör en bergtunnel. Mynningen säkras av en enkel tunnelportal av betong.



Längdsektion genom det södra tunnelröret. Berget sjunker undan söderut vilket gör att berget måste kompletteras med uppfyllnad av mark ovanpå tunnelröret. Marken ovan tunnelröret ska ha ett naturligt utseende och till platsen anpassad flora.





8.1.3 Murar

Murar förekommer endast i anslutning till tunnelmynningarna. Huvudsakligen ska murarna utföras i granit.

8.1.4 Vegetation

Utmed övrig sträcka som inte har beskrivits under Trafikplatser eller Tunnelmynningar följer de principer som beskrivits under kap 3.

Slänterna täcks med mager jord och sås med ängsfröblandning.

8.1.5 Markhantering

Slänterna utmed sträckan utförs genomgående för att möjliggöra skötsel av en artrik ängsflora.

8.1.6 Dagvatten

Dagvatten utnyttjar i första hand befintliga dikesnätet.

Väster om Lindötunnelns norra mynning föreslås en dagvattenanläggning. Nivåerna bör undersökas noga så att den inte riskerar att översvämmas. Anläggningen förläggs i nära anslutning till det gamla Lindö-sundet. Ännu finns en bro kvar som minner om när Lindö inte hade landförbindelse med Lovön. Att placera dagvattnet i en naturlig lågpunkt som dessutom har historisk förankring gör valet av placering mer självklart.

En dagvattendamm planeras i det öppna landskapsrummet vid Tillflykten. Den beskrivs under Trafikplatser.

Norr om Edeby föreslås en dagvattenanläggning i anslutning till det befintliga krondiket. Även om inte diket av kapacitetsskäl inte kan nyttjas direkt för dagvattenhanteringen, bör den nya anläggningen följa dikesnätets formspråk och anläggas tätt intill det befintliga.

8.1.7 Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägen följer befintlig sträckning rund berget vid Lindötunneln. Norr om tunneln följer sedan gc-vägen Ekerövägens östra sida utmed hela sträckan. Körbana och gc-väg åtskiljs av en 2 m bred skiljeremsa. Skiljeremsan liksom väglänter sås med ängsfrö.

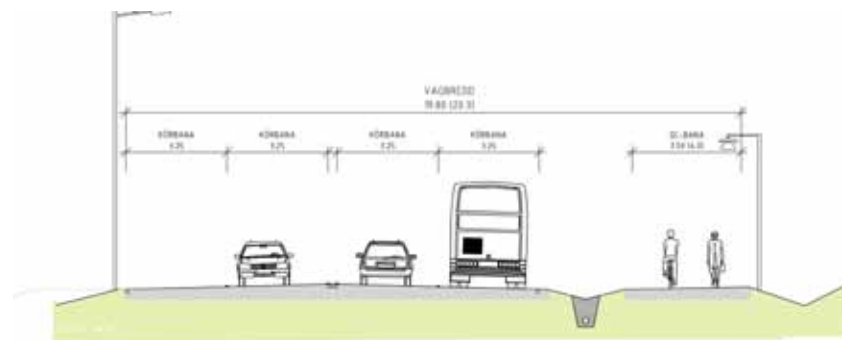
8.1.8 Vägutrustning

Belysning

Utmed sträckorna följer belysningen de principer som presenterades i kapitel 3.

Vid trafikplatserna ställs högre krav på belysning. Kraven ska självfallet uppfyllas. Armaturer ska väljas utifrån att de har så lite spilljus som möjligt och armaturen ska vara nedåtriktad för att undvika att själva armaturen blir synlig.

Tunnelmynningar ges en svag effektbelysning för att skapa känslan av att berget och mynningarna glöder.





Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se