

Miljökonsekvensbeskrivning för vägplan

Väg 261 Ekerövägen, Tappström-Nockeby

Samrådshandling 2013-05-30



Medverkande

Trafikverket

Karin Stadler	Projektledare
Maja Modén	Teknikstöd miljö
Maria Hallesjö	Teknikstöd kulturmiljö

WSP Samhällsbyggnad

Bengt Eriksson	Funktionsansvarig Miljö/ MKB
Susanna Nilsson	Bitr. funktionsansvarig Miljö/ MKB
Karin Henrikson	Handläggare MKB/ Kartor /Layout
Jon Halling	Handläggare MKB
Johanna Alton	Kulturmiljöspecialist (Tyréns)
Sofia Dahlbäck	Illustrationer
Lovisa Näsvall	Illustrationer
Olle Lenngren	Illustrationer/fotomontage
Cecillia Flygare	Layout

Foton i rapporten är tagna av WSP Samhällsbyggnad om inget annat anges.

Kartor från Lantmäteriet: Copyright Lantmäteriet dnr: 109/2012/4174

Titel: Miljökonsekvensbeskrivning för Vägplan. Väg 261 Ekerövägen, Tappström-Nockeby
Samrådshandling

Utgivningsdatum: 2013-05-30

Utgivare: Trafikverket, 781 89 Borlänge

Kontaktperson: Karin Stadler

Uppdragsansvarig MKB: Bengt Eriksson, WSP Sverige AB

Layout: WSP Samhällsbyggnad

Distributör: Trafikverket, 781 89 Borlänge

Telefon 0771-921 921, www.trafikverket.se

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.

Enligt Trafikverkets vägledning för miljökonsekvensbeskrivningar bör en miljökonsekvensbeskrivning ha en omfattning och innehåll som är anpassat till det aktuella planeringsskedet och projektets karaktär. Fokus ligger därför i denna samrådshandling på beskrivningar av olika miljöförutsättningar och på förväntade effekter av projektets miljöpåverkan; De mer värderande konsekvensredovisningarna som kännetecknar en miljökonsekvensbeskrivning tillkommer i nästa skede, efter samrådet. Följaktligen innefattas inte heller analyser av projektets utfall gentemot samhällets mål och intentioner.

Rapportens innehåll är dessutom ofullständigt i den bemärkelsen att analyser och beskrivningar 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 miljökonsekvensbeskrivningen kan vara i denna version.

Innehåll

1 Inledning.....	8	5.6 Buller och vibrationer	76
1.1 Bakgrund	8	5.7 Luftkvalitet	86
1.2 Syfte och mål med projektet.....	10	5.8 Olycksrisker.....	90
1.3 Samband med andra projekt.....	10	5.9 Klimat.....	96
1.4 Projektets planering och prövning.....	11	6 Nollalternativets miljöpåverkan	100
2 Projektets omfattning och alternativ	13	6.1 Förutsättningar	101
2.1 Utbyggnadsförslaget - Översiktlig beskrivning	13	7 BYGGVERKSAMHETENS MILJÖPÅVERKAN.....	104
2.2 Alternativ	18	7.1 Förutsättningar - Planerad byggverksamhet.....	105
3 Relevanta planer och intressen.....	26	7.2 Påverkan och effekter	106
3.1 Områdesbeskrivning.....	26	7.3 Förslag på åtgärder.....	107
3.2 övrig infrastruktur och kollektivtrafik.....	28	8 HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER	108
3.3 Kommunala planer	29	8.1 Förutsättningar	109
3.4 Skyddade områden	31	8.2 Projekts innehåll och anpassningar.....	109
3.5 Lagkrav och samhällsmål.....	33	8.3 Påverkan och effekter.....	109
4 Miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och genomförande	36	8.4 Förslag på åtgärder	110
4.1 Miljökonsekvensbeskrivningens syfte.....	36	9 SAMMANFATTANDE BEDÖMNING OCH MÅLUPPFYLLELSE....	111
4.2 Avgränsningar och osäkerheter	36	10 FORTSATT ARBETE	113
4.3 Metod och bedömningsgrunder	37	11 Genomförda samråd	114
4.4 Bedömningsgrunder	37	11.1 Samråd under tidigare skeden	114
5 PROJEKTETS MILJÖPÅVERKAN	39	11.2 Samråd under framtagande av vägplanen	114
5.1 Kulturmiljö	39	12 REFERENSER.....	115
5.2 Naturmiljö.....	53		
5.3 Landskapsbild.....	60		
5.4 Tillgänglighet och rekreation	65		
5.5 Yt- och grundvatten	69		

BILAGOR SOM INGÅR I DOKUMENTET

Bilaga 1 - Nationella miljö kvalitetsmålB:2

Bilaga 2 - Transportpolitiska mål B:4

Bilaga 3 - Miljö kvalitetsnormerB:5

Bilaga 4 - Allmänna hänsynsregler mm enl. 2 kap. MiljöbalkenB:6

BILAGOR SOM FRISTÅENDE HANDLING

Bullerutredning inklusive bullerkartor

SAMMANFATTNING

Kompletteras till den slutgiltiga miljökonsekvensbeskrivningen.

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Utvecklingen i Stockholms län är till stor del grunden för landets tillväxt och den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFSS 2010, förutspår en stark befolkningsökning i regionen¹. Stockholms stad är redan relativt tätt bebyggd och efterfrågan på bostäder ökar alltjämt i kranskommunerna, inklusive Ekerö. Som en effekt av en ökad inflyttning till Ekerö, i kombination med öppnandet av Förbifart Stockholm, 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 (figur 1.1).

Ekerövägen är i dagsläget hårt trafikerad med omkring 22 000 fordon per dygn förbi Drottningholm och 20 000 fordon per dygn väster om Lindötunneln (figur 1.2). 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. Mellan klockan 07.00 och 09.00 är ett av körfälten mot Stockholm reserverat för bussar, motorcyklar, taxi och färdtjänstfordon. Kapaciteten är låg såväl i relation till dagens som framtida trafikmängder och risken för köbildning är stor. Mellan Nockebybron och Ekerö centrum löper parallellt med vägen en populär gång- och cykelväg, Ekeröstråket, som är en del av det regionala cykelvägnätet. Trafiksäkerheten längs Ekerövägen är otillräcklig för både skyddade och oskyddade trafikanter. Cyklister, kollektivtrafikresenärer och övriga gående har problem med att korsas vägen för att exempelvis ta sig till och från busshållplatser eller till olika målpunkter. Planskilda passager för cyklister och fotgängare finns enbart vid Lindötunneln, medan vägen på övriga platser måste korsas i plan. Det är även besvärligt för trafik från anslutande vägar att ta sig ut på vägen.

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 dessa beräkningar har antagits att Förbifart Stockholm byggs. Om Essingeleden får trängselskatt, samtidigt som Förbifart Stockholm öppnas för trafik, har Vägverket (nuvarande Trafikverket) bedömt att trängselskatt kommer att behövas på Ekerövägen för att undvika att den blir en attraktiv smitväg².

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



Figur 1.1 Ekerövägen - Väg 261 -i Stockholmsregionen.

framtida naturreservatet på Lovö och Kärsö. 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.

Trafikverket initierade 2008 en förstudie med syfte att utreda olika kapacitetshöjande åtgärder för Ekerövägen, 2010 genomfördes en kompletterande förstudie och i mars 2012 beslutade Trafikverket att upprätta en vägplan för sträckan Ekerö centrum – Nockeby för en fyrfältsväg med busskörfält. Denna miljökonsekvensbeskrivning ingår i den framtagna vägplanen.



Figur 1.2 Översiktskarta för Ekerövägen mellan Tappström i sydväst och Nockeby i nordost.

Inom ramen för Trafikverkets arbete med att förbättra vägförbindelsen finns även ytterligare två delar, nämligen ett arbete med signaltrimningsåtgärder samt en åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudien³, som färdigställdes i mars 2013, syftar till att enligt fyrstegsprincipen utreda åtgärder som inte kräver ombyggnad, men som ändå kan förbättra trafiksituationen på såväl kort som lång sikt. Signaltrimning innebär att trafiksignalerna längs vägen ställs in så att trafiken fördröjs så lite som möjligt. Signaltrimningen har redan genomförts.

1.2 SYFTE OCH MÅL MED PROJEKTET

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

Projektmålen för vägplanen är:

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

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet provas stegvis. Principen lanserades ursprungligen inom Vägverket 1997 för att bättre hushålla med investeringsmedlen, men sedan början av 2000-talet lyfts principen upp som en metod för att hitta den bästa åtgärden för att lösa problem eller brister i transportsystemet.

Enligt fyrstegsprincipen provas först åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt, till exempel planering, lokalisering och

prissättning. I ett andra steg studeras åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintliga trafikaneläggningar och fordon, bland annat trafikreglering och information. I steg tre undersöks möjligheterna att genomföra begränsade ombyggnader av vägar och järnvägar, medan behovet av nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder övervägs först i steg fyra.

1.3 SAMBAND MED ANDRA PROJEKT

FÖRBIFART STOCKHOLM

Förbifart Stockholm syftar till att binda samman de norra och södra länsdelarna. Projektet har utretts under många år. Förstudien nord-sydliga förbindelser gjordes under 2001 och vägutredningen ställdes ut under sommaren/hösten 2005. År 2008 lämnade Vägverket en framställan till regeringen om en så kallad tillåtlighetsprövning, vilket innebär att regeringen gör en prövning om projektet är tillåtligt enligt miljöbalken och väglagen. I september 2009 meddelade regeringen att den ger Förbifart Stockholm tillåtlighet. Projektet befinner sig för närvarande i arbetsplaneskedet och det steg som innebär att arbetsplanen har lämnats in för fastställelse till Trafikverkets. Trafikverkets målsättning är att byggarbetena ska kunna påbörjas sommaren 2014.

Förbifart Stockholm kommer till största delen att gå i tunnel. På Lovön ansluter den via långa tunnelramper till Ekerövägen med cirkulationsplatser; dels vid Edeby, för trafik söderut/söderifrån, och dels vid Tillflykten, för trafik norrut/norrifrån, se figur 1.3. Ekerövägen omfattas av Förbifart Stockholms arbetsplan från cirka 500 meter sydväst om Lindötunneln till strax norr om Edeby gård, vilket motsvarar en total sträcka av cirka 2 km. I Förbifart Stockholms arbetsplan ingår förutom de två cirkulationsplatserna en breddning av Ekerövägen till fyra körfält och en komplettering av Lindötunneln med ett nytt tunnelrör. Vid de båda cirkulationsplatserna byggs hållplatser för bussar som trafikerar Förbifart Stockholm och Ekerövägen. Genom Förbifart Stockholm blir det möjligt för Ekeröborna att nå regionens norra och södra delar utan att behöva passera Brommaplan, vilket på sträckan förbi Drottningholm antas förändra dagens tydliga riktning fördelning av trafik mot Stockholm på morgonen och ut mot Ekerö på eftermiddagen.

UTVECKLING AV EKERÖ KOMMUN

I enlighet med Ekerö kommuns översiktsplan sker den största satsningen på utbyggnad av bostäder i Ekerö kommun inom det så kallade *Tätortsbandet*, från Ekerö centrum med Träkvista och Sandudden, via Västeräng och Södra Färingsö till Stenhamra.

Kommunen planerar att utveckla och förnya Ekerö centrum. Under 2007 inledde kommunen ett arbete med utveckling av marken runt Ekerö centrum och i det fortsatta arbetet, som nu pågår i flera delområden, är syftet att tillskapa såväl bostäder som lokaler för handel och service. Öster om det befintliga bostadsområdet i Ekerö centrum pågår för närvarande detaljplanearbete för nya bostäder i flervåningshus och öster om detta område finns också planer för fler bostäder. SL avser att bygga en ny bussdepå i Enlunda på södra Färingsö som ersättning för

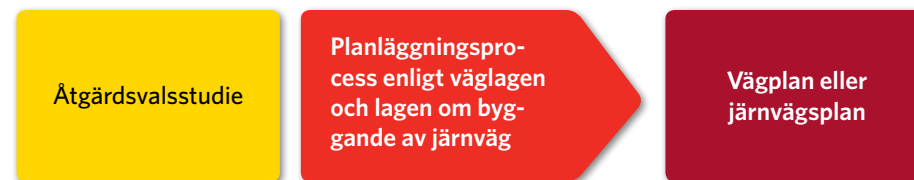


Figur 1.3 Ekerövägen - väg 261 - samt Förbifart Stockholm med de två nya trafikplatserna. Streckad linje går i tunnel. Den del av Ekerövägen där åtgärder planeras inom vägplanen för Ekerövägen visas i rött.

den depå som i dag är belägen i centrala Tappström. En flytt av verksamheten ger kommunen möjlighet att utveckla Ekerö centrum i önskvärd riktning. Den nya depån är också större än dagens, vilket möjliggör för framtida utökad kollektivtrafik i Ekerö kommun och till exempelvis Brommaplan.

1.4 PROJEKTETS PLANERING OCH PRÖVNING

Sedan 1 januari 2013 gäller nya bestämmelser för planering av vägar och järnvägar. De nya bestämmelserna innebär att den fysiska planeringen av vägar sker i en sammanhållen planeringsprocess, i stället för som tidigare i flera steg. Innan den fysiska planeringsprocessen inleds för ett vägobjekt ska en förberedande trafikslagsberoende studie, så kallad åtgärdsvalsstudie, ha genomförts. Figur 1.4 visar en schematisk beskrivning av planeringsprocessen.



Figur 1.4 Trafikverkets nya planeringsprocess.

För projekt som har påbörjats inom den gamla planeringsprocessen finns särskilda övergångsregler. För projekt där miljökonsekvensbeskrivningen lämnats in till länsstyrelsen för godkännande före 1 januari 2013 tillämpas den gamla processen, medan övriga projekt som befinner sig i något av stegen i den gamla planeringsprocessen fasas över i det nya systemet. För Ekerövägen innebär detta att de nya bestämmelserna ska tillämpas, vilket betyder att projektet nu befinner sig i fasen där en vägplan ska tas fram.

Syftet med en vägplan är att reglera lokaliseringen och utformningen av väganläggningen med de försiktighets- och skyddsåtgärder som behövs med hänsyn till vägens omgivningspåverkan. Ett ytterligare syfte med planen är att den ger Trafikverket markåtkomst för vägändamålet. Planen ska på ett begripligt sätt redovisa den planerade väganläggningen så att berörda förstår och kan komma med synpunkter.

Vid planläggningen ska miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och regler om miljö kvalitetsnormer tillämpas. Hänsyn ska tas till såväl enskilda som allmänna intressen och en estetisk utformning ska eftersträvas.

HITTILLSVARANDE PLANERING

Trafikverket initierade 2008 en förstudie i syfte att utreda olika kapacitetshöjande åtgärder på Ekerövägen. I en förstudie studeras tänkbara lösningar för att se vilka som är genomförbara med rimliga konsekvenser med hänsyn till funktion, ekonomi och miljö. Förstudien ska klargöra problembilden för området samt belysa möjliga åtgärder enligt fyrstegsprincipen för att lösa identifierade problem. I den framtagna förstudien för Ekerövägen beskrivs fyra olika möjliga huvudåtgärder samt ett flertal åtgärder enligt fyrstegsprincipens första och andra steg. Studien var på samråd 2009.

Under 2010 genomfördes en kompletterande förstudie som behandlade reversibla körfält. Samråd ägde rum enligt miljöbalkens bestämmelser med allmänhet och berörda kommuner och myndigheter, bland annat hölls ett samrådsmöte i form av "öppet hus" i december 2010.

2011 slöts en överenskommelse mellan Statens fastighetsverk, Riksantikvarieämbetet, Ekerö kommun och Trafikverket om inriktningen för det fortsatta arbetet med Förbifart Stockholms anslutning till Ekerövägen. Överenskommelsen innebar bland annat att Ekerövägen föreslogs byggas om till en smal fyrfältsväg med busskörfält. Som ett resultat av denna överenskommelse kompletterades den redan framtagna förstudien med en fördjupad förstudie som behandlade detta alternativ. Under arbetet med denna komplettering har samråd med parterna i överenskommelsen samt SL, Ståthållarämbetet, Stockholms stad och Länsstyrelsen för Stockholms län ägt rum regelbundet. Mellan mars och juni 2011 hölls sju sådana samrådsmöten. Utöver dessa samrådsmöten hölls två allmänna samrådsmöten.

Länsstyrelsen har vid två tillfällen (2010 och 2012) beslutat att projektet kan anses medföra betydande miljöpåverkan. I båda besluten konstaterade Länsstyrelsen att vägen berör ett område med många starka bevarandebestånd, såsom riksintressen för natur och kultur, världsarvet för Drottningholms slott samt statligt byggnadsminne.

Trafikverket beslutade i mars 2012 att upprätta arbetsplaner (vägplan i det nya planeringssystemet) för sträckan Ekerö centrum – Nockeby för en smal fyrfältsväg med busskörfält. Som en del i utarbetandet av vägplanen har samråd genomförts i enlighet med miljöbalkens bestämmelser. Samrådet avser såväl projektet som sådant som denna miljökonsekvensbeskrivning. Ett inledande samrådsmöte hölls i december 2012 där Trafikverket presenterade arbetet med vägplanen och inhämtade synpunkter från enskilda som särskilt berörs, berörda kommuner, Länsstyrelsen, övriga statliga myndigheter samt allmänhet och organisationer som kan antas bli berörda. Fördjupade samråd med parterna i överenskommelsen från 2011 har också hållits genom särskilda arbetsmöten. Samrådsmöten har även hållits regelbundet med representanter från organisationerna i överenskommelsen samt representanter från Länsstyrelsen, Ståthållarämbetet, SL, Forsvarets radioanstalt (FRA) och Stockholm stad.

PÅGÅENDE SAMRÅD

Som en fortsättning på de samrådsaktiviteter som redan genomförts för projektet pågår för närvarande ett mer sammanhållet samrådsförfarande. Nu finns ett utarbetat förslag till vägplan liksom en miljökonsekvensbeskrivning för projektet, det vill säga denna handling. Båda dokumenten är föremål för samrådet.

Eftersom Länsstyrelsen tidigare beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan består samrådsgruppen minst av: Länsstyrelsen, andra statliga myndigheter, berörda kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheten,

de enskilda som särskilt berörs av projektet (till exempel markägare), samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samrådet ska avse vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan samt innehållet i och utformning av miljökonsekvensbeskrivningen.

KOMMANDE GRANSKNING OCH PRÖVNING

Efter avslutat samråd kommer vägplanen och miljökonsekvensbeskrivningen att färdigställas, med beaktan av de synpunkter som lämnats. Därefter ska handlingarna överlämnas till Länsstyrelsen som ansvarar för att granska och godkänna miljökonsekvensbeskrivningen. Därefter görs det slutliga planförslaget tillgängligt för granskning av allmänheten och av organisationer. Handlingarna sänds samtidigt på remiss till berörda kommuner och myndigheter för deras granskning. Den godkända miljökonsekvensbeskrivningen ska finnas tillgänglig vid granskningen.

Alla de synpunkter som har lämnats under samråden och granskningen kommer att sammanställas i en samrådsredogörelse. Det gäller såväl allmänhetens synpunkter som de som lämnats av kommuner, myndigheter och organisationer. Först när denna sammanställning är färdig kommer Länsstyrelsen att lämna sitt yttrande över vägplanen. I yttrandet över vägplanen ska Länsstyrelsen bland annat ta ställning till om man anser att planen kan fastställas.

Vägplanen skickas därefter till Trafikverkets planprövningsenhet för beslut om fastställelse. Trafikverkets beslut om fastställelse kan överklagas till regeringen. Om inte beslutet överklagas vinner planen laga kraft efter tre veckor. Om Länsstyrelsen har avstyrkt planförslaget överlämnar Trafikverket ärendet direkt till regeringen för slutligt avgörande.

Under och efter arbetet med vägplanen fullgörs de plan-, dispens- och tillståndsprövningar som behövs för att få genomföra projektet. Tillstånd och dispenser är oftast förknippade med olika krav på försiktighetsmått, kompensationsåtgärder och andra typer av villkor för verksamheten. Vilka tillstånd och dispenser som förväntas bli nödvändiga redovisas i kapitel 10, Fortsatt arbete.

2 PROJEKTETS OMFATTNING OCH ALTERNATIV

2.1 UTBYGGNADSFÖRSLAGET - ÖVERSIKTLIG BESKRIVNING

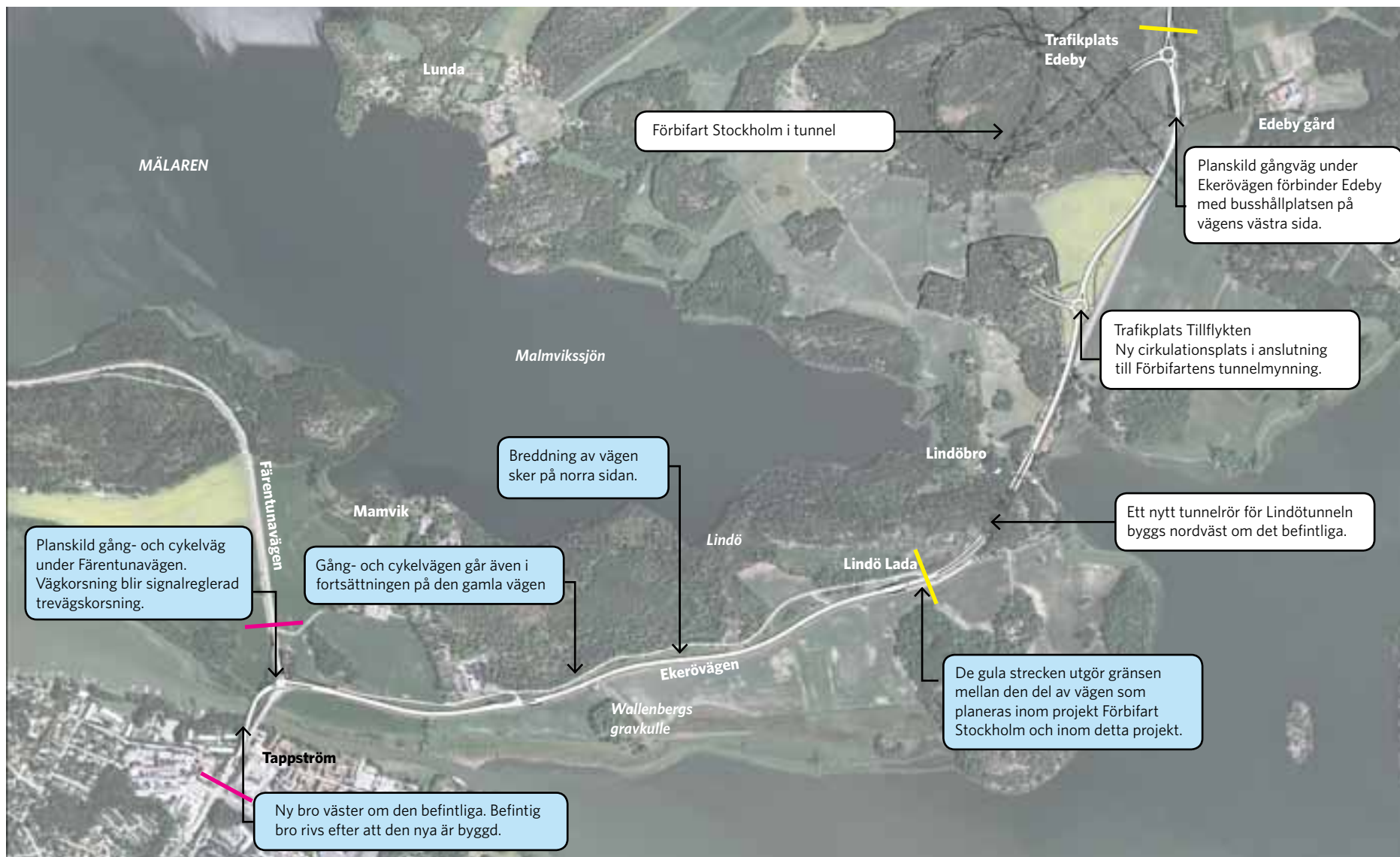
Vägprojektet sträcker sig från Bryggavägen i Tappström i Ekerö kommun till Gubbkärrsvägen i Nockeby som ligger i Stockholm stad. Sträckan strax väster om Lindötunneln till Edeby ingår inte emellertid inte i projektet. Detta eftersom ombyggnaden av Ekerövägen på denna delsträcka utförs inom ramen för utbyggnaden av Förbifart Stockholm. På denna delsträcka kommer två cirkulationsplatser att byggas, en i höjd med Tillflykten och en vid Edeby gård, till vilka de två ned- och uppfarterna till Förbifart Stockholm kommer att ansluta, se figur 2.2. Ombyggnaden av Ekerövägen inom projekt Förbifart Stockholm innefattar också en komplettering av Lindötunneln med ytterligare ett tunnelrör.

Vägplanens förslag innebär att Ekerövägen breddas och görs om från dagens utformning med tre körfält till en fyrfältsväg med smala körfält från Kanton till Nockeby. Det övergripande syftet med en ombyggnad av Ekerövägen - 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. De yttre körfälten i vardera riktning utgör kollektivtrafikkörfält där enbart bussar, taxi, färdtjänst och utryckningsordon får färdas under rusningstrafik. En gång- och cykelförbindelse kommer, likt idag, att finnas utefter hela vägsträckan. Från Färentunakorset till och med Lindötunneln utgörs den av den befintliga cykelvägen. På övriga delar av vägsträckan anläggs en ny gång- och cykelväg; mellan Bryggavägen och Färentunakorset på vägens västra sida och på övriga vägsträckor på den östra/södra sidan.

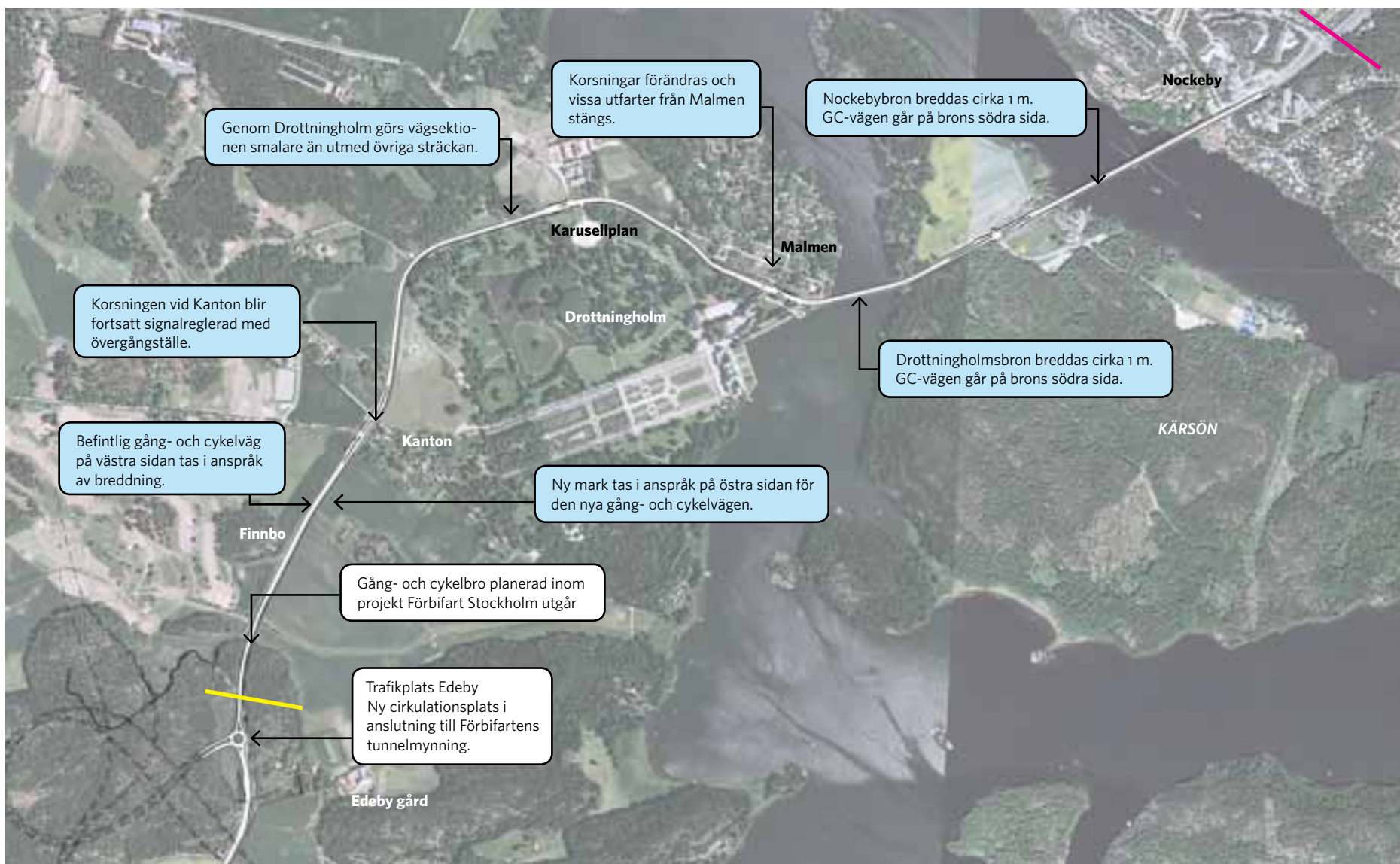
På sträckan mellan Färentunavägen och Lindö lada görs breddningen huvudsakligen på vägens norra sida, det vill säga på området mellan vägen och dagens cykelväg. Mellan Edeby och Kanton, samt på Kärsön kommer den gång- och cykelbana som idag går på vägens norra/västra sida att användas för breddningen av bilvägen. En ny gång- och cykelväg anläggs på vägens södra/östra sida. Vid Finnbo kommer dock breddningen göras på vägens östra sida för att mildra effekterna av ombyggnaden. Från Kanton och vidare genom Drottningholm minskas såväl körfältens bredd och från Vilan blir även gång- och cykelbanan smalare. Därigenom ryms de fyra körfälten och en gång- och cykelbana inom samma område som idag upptas av körfält cykelbana och den gångväg som löper parallellt med vägen.



Figur 2.1 Ekerövägen på Lindö



Figur 2.2 Översiktsbild av vägplaneförslaget. De rosa strecken visar ungefärlig gräns för vägplanen. De gula linjerna visar ungefärlig gräns för den del av av Ekerövägen som planeras inom Förfart Stockholm.



Hastighetsbegränsningarna längs vägen föreslås bli (figur 2.3):

- Ekerö Centrum (fr Bryggarevägen) – Färentunakorsningen 60 km/tim
- Färentunakorsningen – Tillflykten tpl 80 km/tim
- Tillflykten tpl – Edeby tpl – Kanton- Vilan 60 km/tim
- Vilan – genom Drottningholm – Kärösön 40 km/tim
- Kärösön – över Nockebybron – Brommaplan 60 km/tim

Vägplanens förslag innebär också att Nockebybron och Drottningholmsbron kommer att breddas med cirka en meter. Tappströmsbron kommer att rivras och en ny bro kommer byggas i ett läge strax väster om den nuvarande bron (se nedan).

Behov och placering av bullerskydd utreds för närvarande. För att skydda befintliga bostäder från bullerstörningar behöver sannolikt bullerskärmar placeras på Stockholmsidan av Nockebybron och på Tappströmsbron liksom utefter delar av anslutande vägsträckor. Andra skyddsåtgärder såsom byte av fönster och lokala skärmar vid uteplatser kommer att bli aktuellt.

Omfattning och placering av belysning är under utredning. Det är i dagsläget föreslaget att belysning anordnas för såväl bilväg som gång- och cykelbana längs hela sträckan.

Dagvattnet från vägen föreslås huvudsakligen hanteras i svackdiken och täckdiken längs vägen. Även skiljeremsa mellan gång- och cykelvägen och vägbanan kan användas för avvattning och rening av vägdagvattnet. De två befintliga dagvattendammarna vid Tappström och på Kärösön ska fortsättningsvis användas i så hög grad som möjligt. På platser där det är för ont om utrymme för att anlägga diken, exempelvis vid Drottningholm, kan tekniska åtgärder som filterbrunnar komma att användas.

BROARNA

Den nuvarande Tappströmsbron kommer att rivras och ersättas med en ny öppningsbar bro i ett läge cirka 30 meter väster om den befintliga bron, se figur 2.4. Bron får fyra körfält samt en gång- och cykelbana på den västra sidan av vägen. Bron blir därmed 19 meter bred och därmed cirka fyra meter bredare än idag. Marken som frigörs i samband med rivningen återställs till åkermark- eller parkmark.

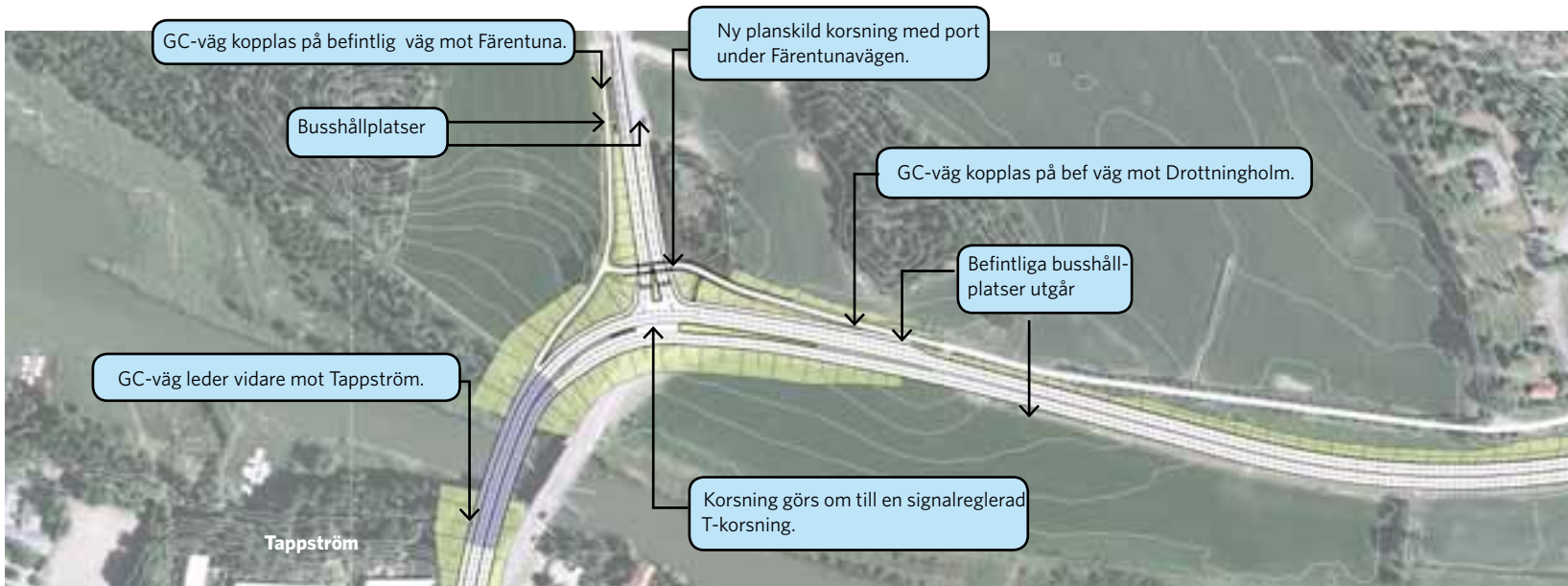
Drottningholmsbron och Nockebybron breddas med cirka en halv meter på varje sida och får liksom resten av Ekerövägen fyra smala körfält. En gång- och cykelväg, avgränsad med räcke, förläggs på den södra sidan av broarna.



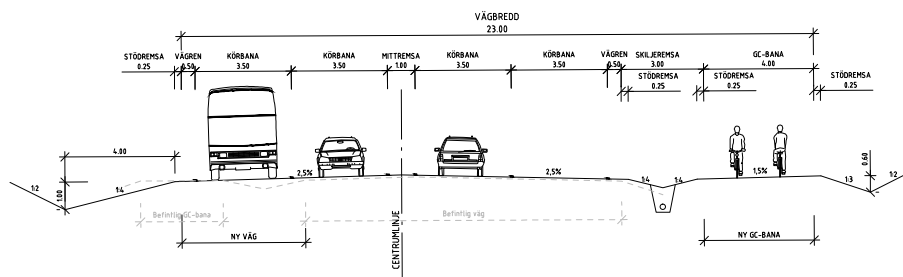
Figur 2.3 Nuvarande och föreslagna nya hastighetsbegränsningar.

GÅNG- OCH CYKELVÄG

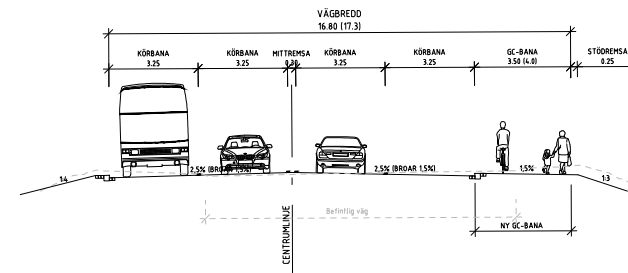
Vid Tappström och på Lindö kommer cykelvägen att, liksom idag, gå på den norra/västra sidan av vägen. Vid korsningen med Färentunavägen passerar den i port under vägen, för att sedan gå i sin nuvarande sträckning på den gamla vägen och därmed vara helt separerad från biltrafiken. Precis som idag passerar gång- och cykelvägen i port under Ekerövägen till södra sidan strax före Lindötunneln och härifrån kommer gång- och cykelvägen att fortsätta på södra/östra sidan av vägen hela sträckan in till Nockeby. Den gång- och cykelbro över Ekerövägen i höjd med Edeby som är planerad i Förbifart Stockholms arbetsplan kommer att utgå. Gång- och cykelvägen kommer vara fyra meter bred och separeras från vägen med en tre meter bred skiljeremsa. Från Vilan och förbi Karusellplan och genom Drottningholm smalnas gång- och cykelvägen av till 3,5 meter och löper utmed slottsparken, se figur 2.5 – 2.7 för typsektioner. Även på Drottningholmsbron, över Kärösön och på Nockebybron blir gång- och cykelvägen 3,5 meter bred.



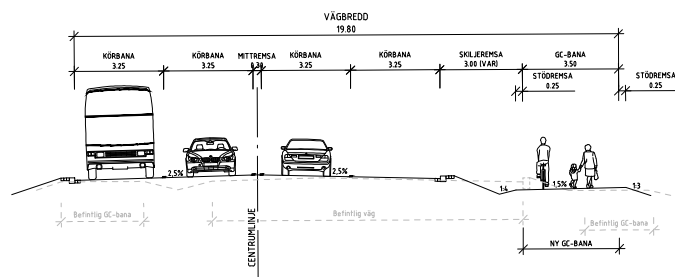
Figur 2.4 Den nya Tapströmsbron och del av sträckan på Lindö.



Figur 2.5 Typsektion för Ekerövägen, sträckan mellan Edeby och Kantön.



Figur 2.7 Typsektion för Ekerövägen, vid Drottningholm och Drottningholmsbron samt Nockeby och Nockebybron. Gång- och cykelbanan avgränsas mot vägen med kantsten.



Figur 2.6 Typsektion för Ekerövägen, sträckan mellan Karusellplan och Malmen. Körfälten och gång- och cykelvägen har smalnats av jämfört med ovan.

BUSSHÅLLSPLATSER

Busshållsplatserna utmed sträckan utformas som fickhållplatser med utrymme för en led buss. Vid Drottningholm blir det kantstenshållplatser med utrymme för två led bussar. Kantstenshållplatser innebär att bussen stannar i själva körbanan. Hållplatserna på Ekerövägen strax öster om korsningen med Färentunavägen tas bort och ersätts med en befintlig hållplats på Färentunavägen i norrgående riktning och en nyanlagd i södergående riktning. Övriga hållplatsers placering överensstämmer i stort sett med nuvarande hållplatslägen. Vid Kanton kommer dock den söder-/västergående hållplatsen flyttas något i förhållande till korsningen. På den sträcka som byggs ut i samband med Förbifart Stockholm byggs två hållplatser som är placerade vid trafikplats Tillflykten samt söder om Trafikplats Edeby.

KORSNINGAR OCH DELSTRÄCKOR

Färentunavägen/Ekerövägen

Korsningen vid Färentunavägen (väg 800), som idag är en cirkulationsplats, kommer att utformas som en signalreglerad trevägskorsning, se figur 2.4. Gång- och cykelvägen kommer att förläggas i port under Färentunavägen och även anslutas till befintlig cykelväg på Färentunavägens västra sida.

Kanton

Vid Kanton blir korsningen även fortsättningsvis signalreglerad, se figur 2.8. Passage över Ekerövägen för oskyddade trafikanter sker på signalreglerat övergångsställe i plan och förläggs mellan Kantongatan och Lovö kyrkallé. Busshållplatsen i södergående riktning flyttas till söder om korsningen.

Karusellplan

Vägförslaget innebär att korsningen med Rörbyvägen kommer att signalregleras och förses med vänstersvängfält mot Rörbyvägen. Möjligheten att svänga vänster in till Karusellplan behålls. Övergångstället över Ekerövägen kommer ligga kvar i nuvarande läge och möjliggör passage till busshållplatserna (Figur 2.9).

Drottningholm

Infarten till parkeringen vid slottet kommer fortsatt vara signalreglerad med en fri högersväng mot Nockeby. Ett vänstersvängfält tillkommer mot Kvarnbacken som omfattas av trafiksignalen. Övergångstället vid korsningen flyttas något från nuvarande läge och placeras precis öster om Kvarnbackens utfart. Detta möjliggör passage till busshållplatserna som behåller sina lägen. Körslangan bakom Pressbyråkiosken kommer att tas bort och ersätts med gräs. Utfarterna från

Malmbacken och Långa Radens norra utfart föreslås att stängas för att åstadkomma ett bättre trafikflöde och en ökad trafiksäkerhet på Ekerövägen. Figur 2.10 visar förslag till vägförslagets utformning.

Kärsön

Korsningen på Kärsön behålls oreglerad med separata vänstersvängfält. Gång och cykelbanan löper på södra sidan av vägen och en passage i plan över Brostugans väg anordnas, se figur 2.11.

Övriga utfarter

Övriga utfarter kommer att behållas som de är idag. De vänstersvängfält som förekommer idag kommer också att behållas.

2.2 ALTERNATIV

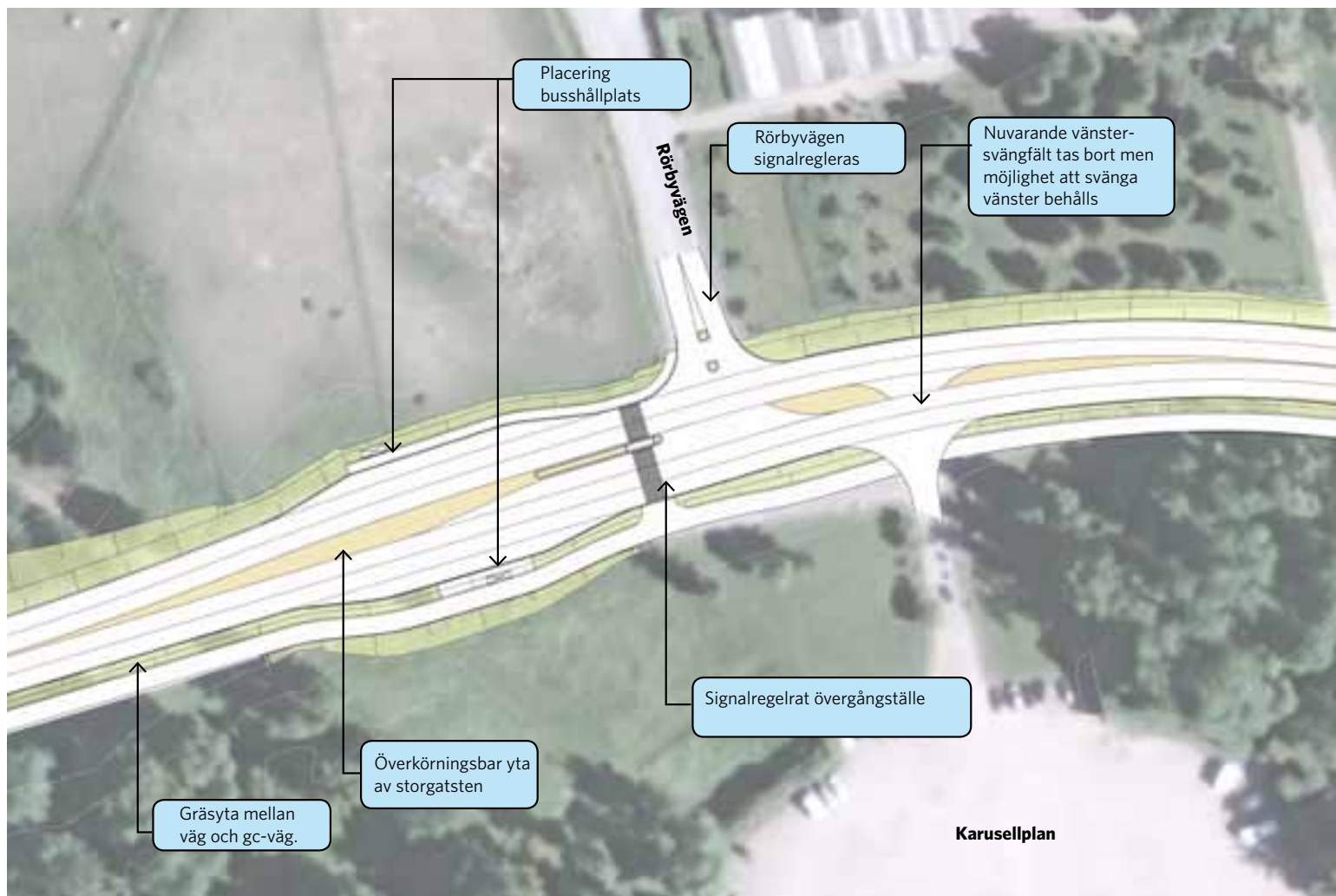
I förstudien studerades utöver det nu föreslagna utbyggnadsförslaget tre olika huvudåtgärder. Därutöver presenterades ett antal kompletterande åtgärder som skulle kunna användas oavsett vilken huvudåtgärd som valdes. De kompletterande åtgärderna är så kallade trimningsåtgärder där varje åtgärd i sig inte förändrar trafiksituationen men som löser vissa av de problem som finns idag.

De kompletterande åtgärderna som föreslås rör exempelvis infartsparkeringar, hastighets- och signalreglering, busshållplatser och direktbussar mellan Ekerö och Bromma. Vissa av de kompletterande åtgärderna, som förändrade broöppettider och signaltrimning, har redan genomförts.

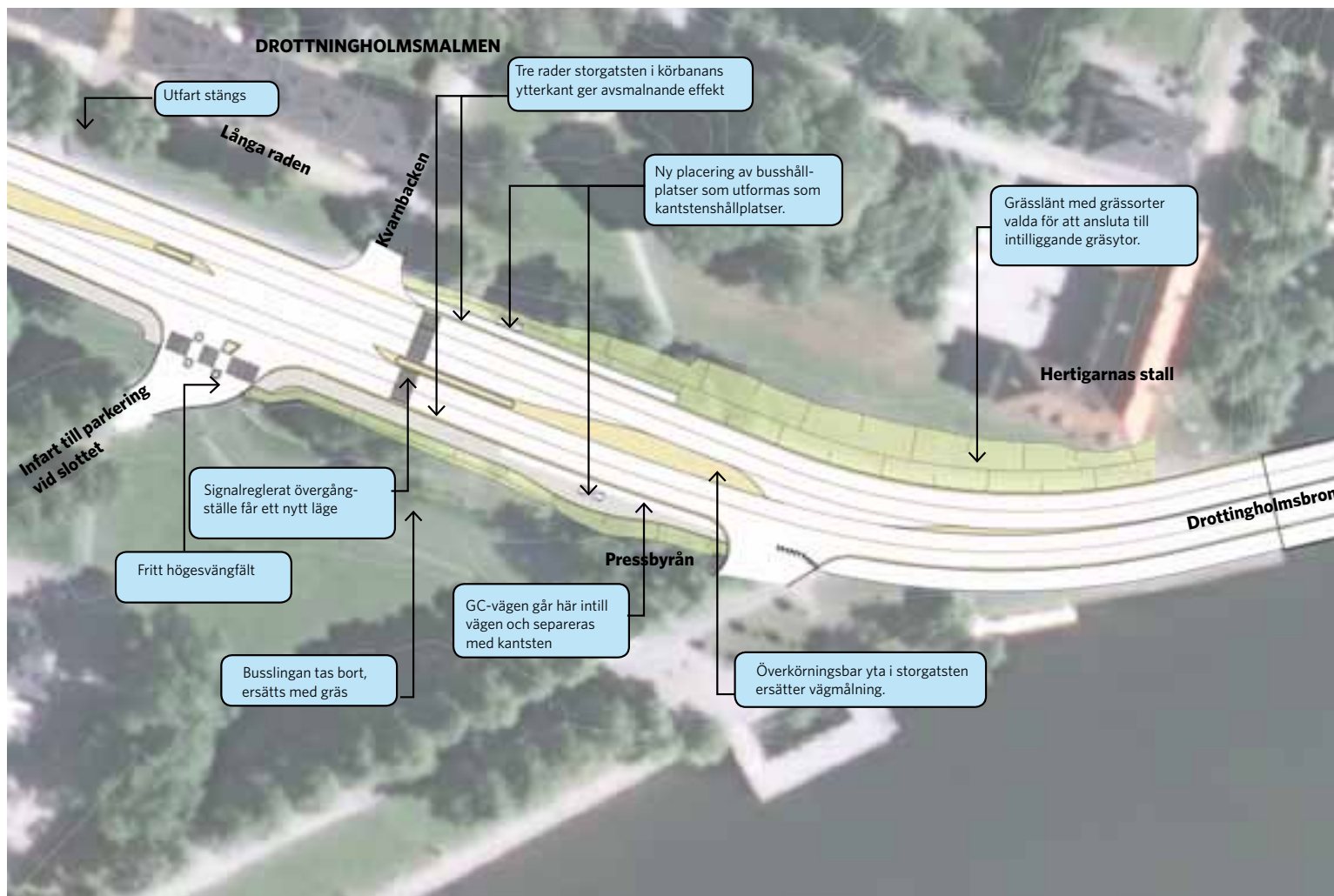
I en mer detaljerad studie¹ som tagits fram efter förstudien har vissa av huvudåtgärderna studerats närmare.



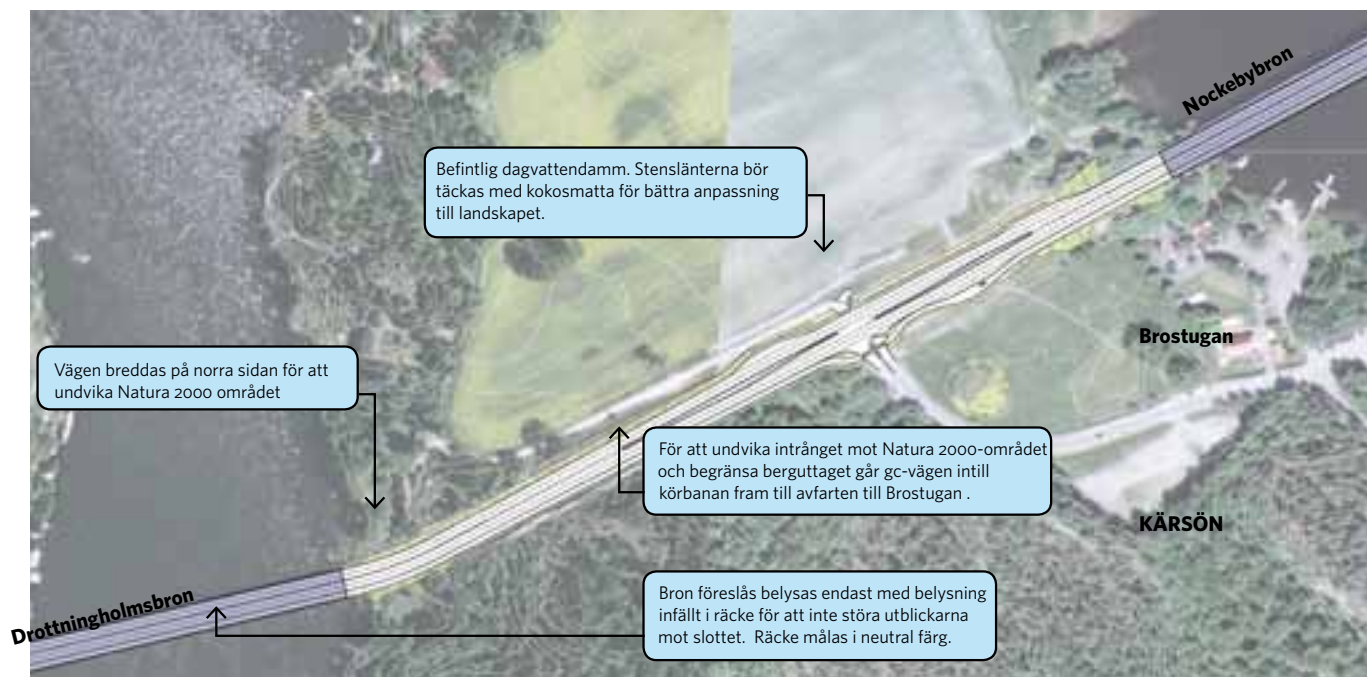
Figur 2.8 Plan över Kanton.



Figur 2.9 Förslag till utformning vid korsningen Rörbyvägen och Karusellplan.



Figur 2.10 Förslag till vägutformning vid Drottningholm och Malmen



Figur 2.11 Plan Kärösön.

STUDERADE OCH AVFÖRDA HUVUDALTERNATIV

Reversibelt samtrafikkörfält

Alternativet innebär att vägen behåller tre körfält och mittenkörfältet görs reversibelt, det vill säga att riktningen ändras under de timmar där trafikflödet varierar mest. För Ekerövägen skulle det innebära att under tider där trafiken är störst mot Nockeby och Stockholm, under förmiddagen, blir det två körfält norrut. Under eftermiddagen riktas det reversibla körfältet söderut, mot Ekerö centrum. Alternativet innebär att det reversibla körfältet är öppet för både bil- och kollektivtrafik. Effekten på trafiken är i praktiken densamma som för en fyrfältig väg. Reversibla körfält kräver mycket tydlig skyltning och åtgärder som signalreglering i kombination med anordningar som tillfälliga bommar för att bli tillräckligt trafiksäker.

Reversibelt kollektivtrafikkörfält

En reversibel vägutformning som också studerats är ett reversibelt kollektivtrafikkörfält. Kollektivtrafikkörfältet kan antingen läggas i mittkörfältet eller växla i yttre körfälten och då göra mittkörfältet öppet för all trafik. Ett kollektivtrafikkörfält i mitten medför att bussar vid hållplatser måste korsas av den andra körbanan samt lämna företräde för andra svängande bilar i korsningar. Förslaget ger en viss tidsvinst för trafikanterna och prioriterar bussarna framför bilisterna. Samtidigt bedöms förslaget inte ge tillräckligt god framkomlighet eller trafiksäkerhet.

Alternativa reversibla utformningar

De reversibla lösningarna har med tanke på korsningar också utretts med olika utformning på cirkulationsplatser. Signalreglering vid korsningar har bedömts som ogenomförbart på grund av bristande trafiksäkerhet eftersom det skapar en otydlighet för trafikanterna. Motiven var också att det blir tekniskt komplicerat.

En ytterligare föreslagen variant av lösningen med reversibla körfält, som studerats och avförts, är breddning till fyra körfält genom korsningar så att reversibiliteten endast finns på sträckorna mellan korsningarna. Detta alternativ bedömdes som ogenomförbart eftersom det i praktiken blir väldigt korta sträckor med rent trefältig väg, till följd av att det krävs långa vävnings- och växlingssträckor i anslutning till korsningarna.

2+1-väg med riktning mot Ekerö centrum

Alternativet är en lösning som likar befintlig utformning, med skillnaden att dagens två körfält mot Bromma vänds åt andra hållet, mot Ekerö centrum. Förstudien visar att detta alternativ medför en total tidsvinst på ca 5% för resandet jämfört med idag eftersom Ekerövägen längre ut på Ekerö förgrenas till vägar med mindre trafik. Under förmiddagsrusningen blir framkomligheten något sämre, men tidsvinsten under eftermiddagen kompenserar för detta.

Trafikverkets motivering för att inte välja något av ovanstående lösningar

Motiven för att avföra ovanstående lösningar anges i Trafikverkets ställningstagande över förstudien, daterat 2012-02-28. I sammanfattad form är de: En reversibel lösning kräver ett stort antal extra trafikordningar såsom portaler, skyltar, bommar och signaler vilket inte anses vara förenligt med världsarvet. Lösningen kräver cirkulationsplatser vilka inte går att anlägga inom vägområdet. Efter det att Förbifart Stockholm har öppnats kommer trafikens riktning fördelning jämnas ut vilket innebär att en reversibel lösning inte längre fungerar. Vad gäller har Ekerövägen har för mycket trafik och för många korsningspunkter för att en 2+1-väg ska fungera tillfredsställande. En 2+1 lösning ger dessutom ingen kapacitetsökning.

ALTERNATIVA LÖSNINGAR OCH UTFORMNINGAR AV VÄGEN OCH DESS ANORDNINGAR

En miljökonsekvensbeskrivning ska enligt 6 kap. 12 § miljöbalken identifiera, beskriva och bedöma rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd.

Ett antal olika alternativa lösningar för utformning av vägen och dess anläggningar har utarbetats inom ramen för arbetet med vägplanen. Eftersom området hyser kulturhistoriska värden av yppersta klass läggs extra vikt vid att pröva olika utformningar och tekniska lösningar. Avsikten är att finna de lösningar som uppfyller rimliga funktionskrav och som samtidigt ger en så begränsad påverkan på omgivningen som möjligt. Utredningsarbetet är i dagsläget ännu inte till fullo dokumenterat och det saknas därmed en del av det underlagsmaterial som behövs för att det ska vara möjligt att i miljökonsekvensbeskrivningen beskriva och bedöma

samtliga alternativa utformningar. Av nedanstående alternativstudier har därför bara två stycken behandlats i denna version av miljökonsekvensbeskrivningen.

Särskilda alternativstudier har gjort för:

- Placeringen av den nya bron över Tappströmskanalen.
- Utformningen av korsningen med Färentunavägen, inkl. olika lösningar för cykelbanans passage.
- Utformningen av korsning vid Kanton, inkl. olika lösningar för gång- och cykeltrafikens passage av Ekerövägen, i plan respektive planskilt.
- Utformningen av korsning vid Rörviksvägen.
- Utformningen och placeringen av gångpassage av Ekerövägen vid Drottningholm, i plan respektive planskilt.
- En eventuell sänkning av vägens profil på en kortare sträcka vid Malmen för att om möjligt minska vägens och trafikens påverkan på omgivningen.

Placeringen av den nya bron över Tappströmskanalen

Tre principlösningar finns för placering av en ny bro. Öster om befintlig bro (figur 2.12), väster om befintlig bro eller i samma läge som nuvarande bro.

Att placera bron i befintligt läge har avförts av byggnads- och trafiktekniska skäl samt de kostnader som därmed är förknippade med en sådan lösning. Att förlägga den nya bron i befintligt läge kräver att en provisorisk bro anläggs vid sidan av den gamla bron, att den gamla bron därefter rivs och att en ny bro först därefter färdigställs. Byggnadstekniskt är det komplicerat att grundlägga en ny bro på en plats där det redan finns gamla grundläggningar. Ett genomförande har inte närmare studerats men uppskattas vara förknippat med höga kostnader. Under tiden den tillfälliga bron används kan förutsättas att det kommer att finnas vissa begränsningar i framkomlighet för vägtrafiken.

Eftersom en provisorisk bro måste anläggas innebär alternativet att den tillfälliga påverkan på vatten- och landmiljöerna under byggskedet bli likvärdig med de övriga alternativen. Placeringen gör att landskapet kommer att påverkas på ett motsvarande sätt som idag. I likhet med övriga alternativa lägen har bronsgestaltningens utformning stor betydelse för dess landskapsbildsmässiga påverkan. Ur risksynpunkt är befintligt läge att föredra då avståndet till omkringliggande bostadshus maximeras med denna placering.

En placering öster om nuvarande bro är trafiktekniskt likvärdig med en placering väster om den nuvarande bron. Den nya bron kan byggas innan den befintliga rivs vilket ger små störningar för vägtrafiken under byggskedet. Brokonstruktionen blir dock mer omfattande och komplicerad. En bro i ett östligt läge blir bredare

och längre än vid en placering på någon av de andra platserna. Konstruktionen måste dessutom göras asymmetrisk vilket kan påverka svängspannet menligt. De geotekniska förhållandena på den norra stranden bedöms också vara något sämre i detta läge än de två övriga.

Det östra läget har avförts av framför allt landskapsbildsmässiga och kulturhistoriska skäl. En lokalisering i ett östligt läge kommer korsningen med Färentunavägen behöva förskjutas åt sydost och den samlade väganläggningen hamnar längre ut i det öppna åkerlandskapet. Ur ett kulturhistoriskt perspektiv bör den nya ron placeras så att fysiskt ingrepp och visuell negativ påverkan, minimeras på den vidsträckta odlingsmarken på Lindös södra del. Den tekniskt mer komplicerade brokonstruktionen och något sämre geotekniska förhållanden är ytterligare skäl.

Av de tre studerade lägena har en placering väster om nuvarande bro sammantaget ansetts vara mest fördelaktig. De miljöfördelar som finns med att placera bron i nuvarande läge har inte bedömts vara av en sådan dignitet att de uppväger de nackdelar som i övrigt är förknippade med placeringen.

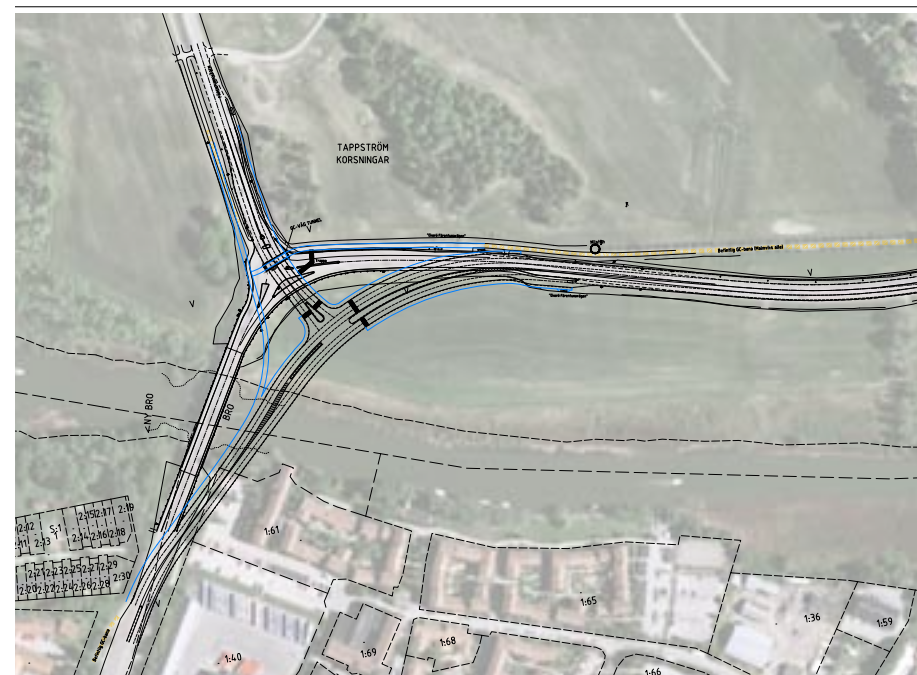
Utformningen av korsningen med Färentunavägen, inklusive olika lösningar för cykelbanans passage.

För korsningen med Färentunavägen har två olika principlösningar studerats. Dels att som idag utforma korsningen som en cirkulationsplats och dels att anlägga en signalreglerad trevägskorsning. För GC-trafiken har tre alternativa lösningar studerats. Att passera med gång- och cykelvägen i plan över Färentunavägen, att anlägga en GC-port under vägen och att låta GC-trafiken passera vägen på en nyanlagd bro (Figur 2.15).

Kapacitetsberäkningar har gjorts för de två korsningstyperna i kombination med de olika lösningarna för GC-trafiken. För beräkningarna har trafikberäkningsprogrammet "SIDRA" och trafiksimuleringsprogrammet "VISSIM" använts.

Beräkningarna visar att en planskild korsning behöver anordnas för cykeltrafiken. Om cykelbanan korsar Färentunavägen i plan uppstår fördröjningar av biltrafiken med omfattande köbildning som resultat. I valet mellan att anlägga en cykelbro eller en port under vägen har flera olika parametrar studerats. Trafiksäkerhet, bekvämlighet och trygghet för fotgängare och cyklister samt de olika anläggningarna inverkan på landskapet.

Gång- och cykelporten vid Färentunavägen innebär också ett nytt inslag i landskapsbilden. Det är i första hand bergskärningen och markintranget i åkerholmen i korsningens östra del som påverkar landskapsbilden (Figur 2.14). En cykelbro över Färentunavägen skulle smälta väl in i landskapet i sin östra ända genom att den där får stöd i den höga åkerholmen. På den västra sidan av Färentunavägen ligger emellertid terrängen låg och det skulle krävas långa bro- eller



Figur 2.12 Tapprömsbron, alternativ med östlig placering

bankkonstruktioner för att ta ut höjdskillnaderna. Dessa skulle ge en mer betydande påverkan på landskapsbilden än en port under vägen (Figur 2.13).

Valet mellan cirkulationsplats och signalreglerad korsning har avgjorts av de olika korsningstypernas trafiktekniska egenskaper. Beräkningarna har visat att en cirkulationsplats, trots kompletterande frivängande högerkörväg, inte kan tillhandahålla en tillräcklig kapacitet för de trafikflöden som har prognostiserats för år 2035. Trevägskorsning är vidare att föredra framför cirkulationsplats, då en cirkulationsplats tar mer mark i anspråk.

Sammantaget har bedömts att den korsningsutformning som dels tillgodoser framtida kapacitetskrav och dels ger den minsta negativa inverkan på landskapsbilden och områdets kulturmiljövärden är en signalreglerad korsning med en gång- och cykelport under Färentunavägen.



Figur 2.13 Vy från Tappströmsidan på gång- och cykelbro över Färentunavägen.



Figur 2.15 Plan över studerat alternativ med gång- och cykelbro över Färentunavägen.



Figur 2.14 Skiss av gång- och cykelport under Färentunavägen, vy i riktning västerut.

3 RELEVANTA PLANER OCH INTRESSEN

3.1 OMRÅDESBESKRIVNING

LANDSKAPET

Mälardöarna utgör en del av den naturgeografiska regionen Svealands sprickdalslandskap som karaktäriseras av en kuperad terräng där sjöar och lerslättdalar har bildats i sprickorna där urbergsplatån vittrat sönder. Vägen sträcker sig genom ett mosaikartat jordbrukslandskap mellan skogsbeklädda moränhöjder, ibland med berg i dagen. Det mosaikartade landskapet leder till en varierad vegetation och kring gårdar och byar finns inslag av lövträd och flera enkelsidiga eller dubbelsidiga alléer. Figur 3.1 visar översiktliga landskapstyper längs sträckan och figur 3.2 det typiska kulliga och mosaikartade jordbrukslandskapet.

På Lindö karaktäriseras landskapet av ett skogsklätt berg- och åsavsnitt norr om vägen och ett öppet jordbrukslandskap söder om vägen som sluttar ner mot strandängarna vid Mälaren. Lindö tunnel passerar genom en skogsbeklädd höjd och Ekerövägen sträcker sig sedan genom ett kulligt, småbrutet jordbrukslandskap och landskapsrum med stark historisk prägel och många fornlämningar. Drottningholms golfbana ligger norr om Ekerövägen och utgör en stark kontrast i det omgivande jordbrukslandskapet. Närmare Drottningholm präglas landskapet alltmer av Drottningholms slottsmiljö, som skiljer sig markant från det omgivande landskapet i karaktär. Hela slottsområdet är upptaget på Unescos världsarvslista och är sedan 1935 ett statligt byggnadsminne. I anslutning till slottet ligger en stor parkanläggning med bland annat en engelsk park, barockträdgård och rokokoträdgård som tillsammans utgör en betydelsefull historisk trädgårdsanläggning. En stor del av parken sluttar ner mot Mälaren med slottsbyggnaden nere vid vattnet.

Kärsön utgörs till stor del av skog, med en mindre åkermark närmast Nockebybron, vars lantliga landskap blir det första som möter resenären från Stockholm. En lång vy mot slottet är synlig redan från bron. Kontrasten mellan det tätbebyggda stadområdet i Nockeby och slottsmiljön och naturlandskapet på Kärsö och Lovö är påtaglig.



Figur 3.1 Översiktliga landskapstyper



Figur 3.2 Landskapet på Lovö med trädklädda moränkullar och jordbrukslandskap i dalgångarna.

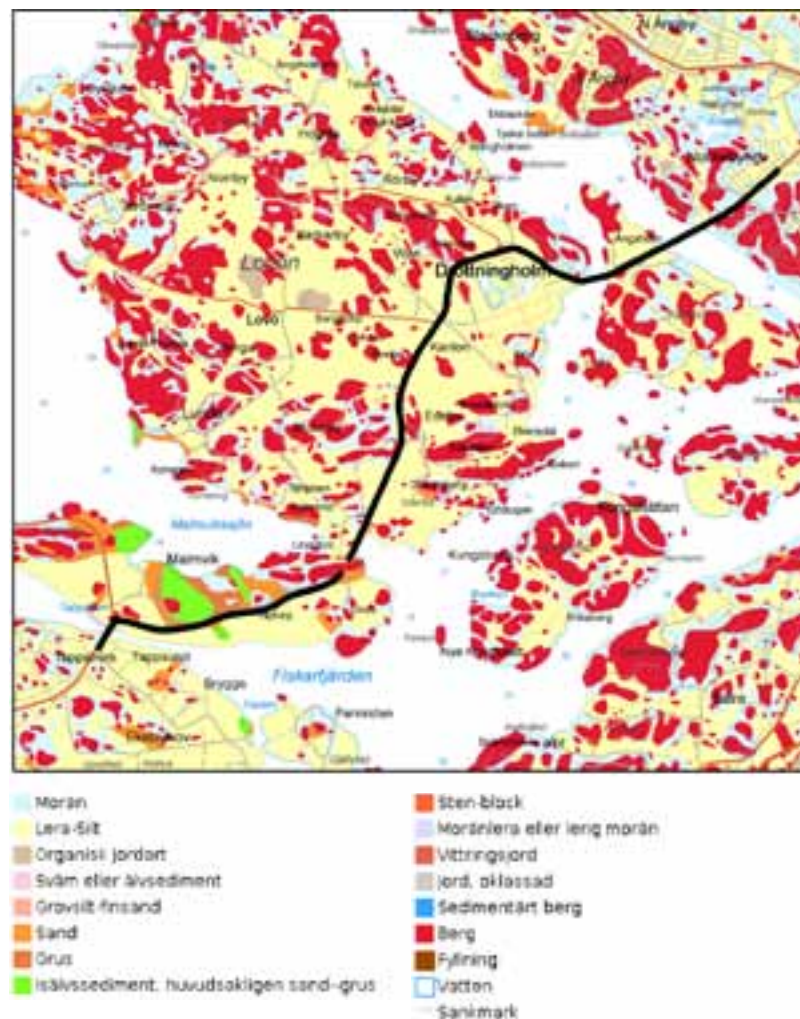
MARKEN

Bergarter i området består av gnejser och gnejsgraniter. Lindö tunnel går genom ett område med gnejsgraniter.

Jordlagren där Ekerövägen löper består huvudsakligen av postglacial lera, ställvis med morän, friktionsjordar och berg i dagen. Lerjordarna innehåller siltskikt som mest med mäktigheter upp till 12 meter överlagrad friktionsjordar. På Lindö dominerar dock glacial lera närmast Tappström därefter övergår marken till att bestå av sand och grus som avlagrats som svallsedimentet. Dessa isälvsavlagringar utgör också en vattenförekomst för grundvatten. Vid Edeby övergår den i övrigt förekommande postglaciala leran till glacial lera, lokalt förekommer sandig morän med inslag av silt samt berg i form av gnejs. Se figur 3.3 för en översiktlig jordartskarta för sträckan.

BEBYGGELSEN

Ekerö kommun utgörs till stor del av landsbygd med Ekerö centrum, som centralort, och Stenhamra som enda tätorter. Vägplanen sträcker sig från strax norr om Ekerö centrum med service och handel och bebyggelse (figur 3.6), till Nockeby som är en del av Stockholms västra förorter. I Ekerö kommun bor ca 25 000 människor¹. På Lindö, där marken ägs av Wallenbergsstiftelsen, ligger Malmvik som tidigare varit säteri. Bebyggelsen på Lovö är präglad av närheten till Drottningholms slott. Gårdarna på Lovö har förhistoriska anor och ligger i en krans runt Lovö kyrka, som ligger mitt på ön. Utmed Ekerövägen ligger enstaka gårdar och bebyggelse vid Lindöbro, Edeby, Finnbo och Vilan. Sammanhållna bebyggelse finns bara vid Drottningholmsmalmen, belägen direkt norr om slottet och Ekerövägen. Malmen har sitt ursprung från tidigt 1700-tal och var ett slags serviceområde till slottet. Idag används husen som bostäder och kontor. Vid Kanton finns bebyggelse längs med Kantongatan, även dessa med anor från 1700-talet och en stark anknytning till slottet. Drottningholms slott och byggnader som slottsteatern, kapellet och parkanläggningarna är belägna söder om Ekerövägen. På Kärsön finns ett tiotal hus vid Ängsholm norr om vägen och söder om vägen ligger Brostugan som idag bedriver caféverksamhet.



Figur 3.3 Jordartskarta (Källa SGU)

3.2 ÖVRIG INFRASTRUKTUR OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Ekerövägen är den enda vägen som förbinder Ekerö med fastlandet och är därför avgörande. Nockebybron och Tappströmsbron är öppningsbara. Hastigheten fram till och med korsningen vid Färentunavägen är 50 km/tim där den ökar till 70 km/tim fram till Drottningholm. Där sänks den återigen till 50 km/tim fram till Drottningholmsbron. Därefter höjs den åter till 70 över Nockebybron in till Nockeby där 50 km/ gäller. Se även figur 2.3 i kapitel 2.

Den andra möjligheten att idag ta sig till och från Ekerö förutom via Ekerövägen, är färjeleden mellan Jungfrusund på Ekerö och Slagsta i Fittja, se figur 3.4. Färjeförbindelsen - Ekeröleden - som är avgiftsbelagd, har varit i drift sedan 1993 och är en viktig led för pendlare och näringsliv.



Figur 3.4 Slagstafärjan mellan Ekerö och Slagsta.

KOLLEKTIVTRAFIK, GÅNG- OCH CYKELTRAFIK, KORSNINGAR

Ett femtontal busslinjer trafikerar vägen och busshållplatser finns på 9 platser utmed sträckan från Tappströmsbron till och med Nockeby i båda riktningar. Framkomligheten för kollektivtrafiken är bristande och utgör en av de främsta anledningarna till att vägen ska breddas. Brommaplan, där flera busslinjer har sin ändstation och övriga passerar, är en knutpunkt i Stockholms kollektivtrafikanät med tunnelbana och bussar.

Det finns idag två signalreglerade korsningar med övergångsställen. En finns vid Kanton för utfart från Lovö kyrkallé och Kantongatan. Den andra finns vid Drottningholm finns för in- och utfart till slottet och parkeringarna. Strax väster om Rörbyvägen och Karusellplan finns också ett signalreglerat övergångsställe över Ekerövägen. Utöver det finns ett antal icke signalreglerade korsningar eller utfarter längs sträckan.

En cykelväg löper idag längs den norra sidan av vägen utmed hela sträckan (figur 3.5), med undantag för passagen vid Lindö tunnel som sker söder om vägen. Utöver det finns det från och med Nockebybron, förbi Drottningholm och fram till den norra infarten till Kanton (nära Götiska Tornet) ett inte helt sammanhängande gång- och cykelstråk på den södra sidan av vägen. Planskilda passager för oskyddade trafikanter finns på ömse sidor om Lindö tunnel samt strax norr om Bryggargatan i Tappström. I Nockeby finns även en gång- och cykelbro över Ekerövägen ca 250 m in från stranden. Möjlighet finns också att röra sig under Nockebybron på vägar närmare Mälaren, liksom på Kärsön där man via en mindre stig kan röra sig till fots invid Mälärstranden.



Figur 3.5 På Lindö utgör den gamla vägen cykelvägen.

Inom kommunen har SL för närvarande åtta infartsparkeringar som finns på följande platser:

- Ekeby - 10 parkeringsplatser
- Färentuna kyrka - 16 parkeringsplatser
- Hammargården - 16 parkeringsplatser
- Jungfrusund - 40 parkeringsplatser
- Svanhagen - 50 parkeringsplatser
- Stenby, Adelsö - 17 parkeringsplatser
- Svartsjö - 10 parkeringsplatser
- Träkvista idrottsplats - 100 parkeringsplatser

Det är gratis att parkera bilen på alla SL:s parkeringar. Utöver detta är det många som använder Karusellplan vid Drottningholm som infartsparkering trots att den inte är avsedd för det. Även parkeringen vid korsningen Tappströmsvägen/Ekerövägen med ca 150 platser används troligtvis för resenärer som byter till buss. Det visar på behovet av fler infartsparkeringar. Utbyggnad av infartsparkeringar ingår inte i det här projektet, men är en fråga som måste utredas parallellt för att utbyggnaden av kollektivkörvägen ska ha önskad effekt på trafikmängden.



Figur 3.6 Bebyggelse i Tappström, intill Ekerö centrum, på andra sidan Tappströmskanalen, sett norrifrån från Ekerövägen.

3.3 KOMMUNALA PLANER

ÖVERSIKTSPLANER

Ekerö kommuns gällande översiktsplan antogs den 13 december 2005 och aktualitetsförklarades under 2010. Den avser utvecklingen fram till 2015 men även med sikte på 2030. Översiktsplanen förutser en fortsatt snabb befolkningsökning i kommunen och en stor efterfrågan på ny bostadsbebyggelse. Kommunen ska verka för att nya bostäder och verksamheter ska lokaliseras till centrala områden och lägen med goda kommunikationer. Den största satsningen föreslås ske i ett stråk från Ekerö Centrum via Västeräng till Stenhamra. Även antalet arbetsplatser behöver kunna öka och därmed flera nya verksamhetsområden. Översiktsplanen anger att Ekerövägen – väg 261 – ska kunna ges ökad kapacitet med ytterligare ett körfält och detta behöver genomföras skyndsamt. Ett tunnelreservat för Förbifart Stockholm med anslutningar till Ekerövägen är redovisat och utöver det krävs tillfälliga arbetsområden och tillfälliga hamnar under byggtiden.

En bra kollektivtrafik på Mälaren anges i översiktsplanen bli allt viktigare för att behovet av resande såväl till och från som inom kommunen ska kunna tillgodoses utan svåra framkomlighets- och miljöproblem. Översiktsplanen betonar också cykeltrafiken och att man utöver att satsa på de övergripande cykelstråken, så som den mellan Tappström och Nockeby, även ska skapa trafiksäkra cykelbanor i och mellan tätorter. Dels är det viktigt för att göra det möjligt för barn att ta sig mellan för dem viktiga målpunkter, dels för att utveckla turist- och besöksnäringen.

Riktlinjerna angående kulturmiljövården säger att kommunen ska verka för att de värdefullaste kultur- och naturmiljöerna på Lovö ges förstärkt skydd på lämpligt sätt. Tydlighet och helhetstänkande ska eftersträvas. Inom världsarvsområdet får endast åtgärder vidtas som bidrar till att världsarvets status kan upprätthållas.

Stockholms stads översiktsplan – Promenadstaden – antogs 2010. Avseende kommunikationer och trafiksystem anger den att för att infrastruktursatsningarna som ingår i Stockholmsförhandlingen (där Förbifart Stockholm ingår) ska kunna genomföras måste staden planera för att uppnå största möjliga effekt av satsningarna. Staden ska ta en aktiv roll i samarbetet mellan regionens aktörer för en långsiktig satsning på kollektivtrafik. Gående och cyklister ska ges goda förutsättningar och vara en grundläggande utgångspunkt för framtida samband och kommunikationsstråk. Brommaplan, som är en målpunkt och omstigningsplats för resenärer till och från Ekerö är utpekad som en av ytterstadens strategiska tyngdpunkter där samband kan stärkas ytterligare till övriga västerort.

DETALJPLANER

Detaljplanlagda områden längs vägplanens sträckning är Tappström, Drottningholmsmalmen i Ekerö kommun samt och Nockeby i Stockholms stad.

Vid Tappström bedöms att två gällande detaljplaner kan komma att beröras av vägplanen; Byggnadsplan Tappstöm 1.1 och Ekebyhov 1.1 mfl (nr 30) samt en senare ändring av en del av denna plan (nr 38). Vid Tappström finns, förutom gällande planer, flera pågående planarbeten. Detaljplan för Ekerö strand (Tappsund 1:48 m fl), som innefattar bostäder ca 500 meter öster om Tappsundsbron, har just varit ute på samråd till 31 mars 2013. I ett detaljplaneprogram för Brygga 1:3 m fl precis intill, planeras ytterligare bostäder. Programmet var på samråd under 2012 och därefter har ett reviderat program godkänts. Ytterligare två detaljplaner intill Ekerövägen i Tappströms centrum är under uppstart. Figur 3.7 visar en gällande och pågående planer.

Vid Drottningholmsmalmen pågår ett arbete med en ny detaljplan. Många av de äldre detaljplaner som gäller för Drottningholmsmalmen har inga bestämmelser som tar fasta på den kulturhistoriskt värdefulla miljön. Syftet med detaljplanen är därmed att göra det möjligt att varsamt utveckla malmens bebyggelse samtidigt



Figur 3.7 Gällande planer (blå) och pågående planarbete (röd) vid Tappström. (Källa Ekerö kommuns hemsida 2013-05-09)

som dess kulturhistoriska värde, som är av riksintresse, skyddas. Planen ställdes ut under februari 2012, men är ännu inte antagen (enligt kommunens hemsida 2013-04-26).

Vid Nockeby bedöms att två detaljplaner, Nockebybron mm Pl 7183 och stadsplan Pl 5504 kvarteret Ceremonien och Drottningholmsvägen m.m., kommer att beröras av vägplanen.

RIKSINTRESSEN

Mark- och vattenområden som har nationell betydelse för vissa vitala samhällsintressen kan enligt miljöbalkens tredje och fjärde kapitel betecknas som områden av riksintresse för något eller några av dessa intressen. I ett område av riksintresse får områdets värde eller betydelse inte påtagligt skadas av annan tillståndspliktig verksamhet. Riksintresset väger alltid tyngre än ett eventuellt motstående lokalt allmänintresse och områden av riksintressen ska prioriteras i den fysiska planeringen². Figur 3.8 visar aktuella riksintressen i området.

Stora delar av Lovö, Kårsön och Lindö är utpekade som *riksintresse för kulturmiljövärdan* [K:AB 30 Lovö-Lindö], och hela vägplanen, med undantag för Nockebybron, går genom område som är riksintresse för kulturmiljövärdan. Ett område av riksintresse för kulturmiljön visar upp en lokal karaktär och kvalitet där det går att utläsa tidsdjup och särprägel för de specifika värdena. Den kungliga slottsmiljön vid Drottningholm och dess prägel på miljön, samt odlingslandskapet med kontinuitet sedan bronsåldern och rikedom av fornlämningar är de främsta värdena i riksintresset.

Ett riksintresse för totalförsvaret omfattar Försvarets forskningsanstalt, FRA, och ett område på Lovön precis väster om Ekerövägen.

Hela Mälaren och dess öar och strandområden utgör i sin helhet ett riksintresse enligt 4 kap 2§ Miljöbalken. Inom detta område får inte ingrepp ske som påtagligt skadar områdets natur- och kulturvärden. Turismens och friluftslivet, i synnerhet det rörliga, ska också beaktas.

Intill vägplanen finns även två Natura 2000-områden, ett på Kårsön och ett på Södra Lovö (Edeby Ekhage). Natura 2000 är EU:s satsning på att bevara den biologiska mångfalden i Europa. Natura 2000 regleras i miljöbalken både av bestämmelser om områdesskydd (7 kap.) och riksintressebestämmelserna.



Figur 3.8 Skyddade områden (Källa GIS-data från Länsstyrelsen).

3.4 SKYDDADE OMRÅDEN

VÄRLDSARV

Drottningholms slott är upptaget på UNESCO:s Världsarvslista med motivet att slottet med teater, kinesiska paviljongen, malmen m.m. är ett synnerligen framstående exempel på ett europeiskt kungligt residens. Någon skyddszon är ännu inte beslutad, men riksintresseområdet för kulturmiljövården [K:AB 30 Lovö-Lindö] hanteras som sådan. 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.

STATLIGT BYGGNADSMINNE

Drottningholms slott med parkanläggningar och tillhörande byggnader är ett statligt byggnadsminne enligt förordningen (1988:1229) om statliga byggnadsminnen m.m. sedan år 1935. Syftet är att bevara spår av historien och värdefulla byggnader eller miljöer för framtiden. För att reglera hur det kulturhistoriska

värdet ska bevaras fastställs föreskrifter för varje byggnadsminne. En revidering av skydds-föreskrifterna för Drottningholm är utarbetade av Riksantikvarieämbetet och har skickats till regeringen under hösten år 2011. Något beslut om revidering av skydds-föreskrifterna har ännu inte tagits.

ENSKILDA BYGGNADSMINNEN

Hertigarnas stall, Lilla skolan, Ralph Erskins bostad och ateljé på Drottningholmsmalmen är byggnadsminnesförklarade enligt 3 kap lagen om kulturminnen m.m. (Se figur 5.1 i kapitel 5 om kulturmiljö.)

BLIVANDE NATURRESERVAT

Merparten av Lovö och Kärnön ingår tillsammans med öarna Fågelön, Björnholmen, Skraddarholmen, Krankholmen, Granholmen, Tallholmen och några ytterligare småöar i Mälaren i ett planerat naturreservat. När regeringen prövade tillåtligheten till Förbifart Stockholm under 2009 skrevs följande: "Regeringen anser att Lovön är så känslig att ytterligare exploateringar riskerar att skada områdena som är av riksintresse för naturvärden, kulturmiljövärden och friluftslivet. Det är därför av stor vikt att skyddsåtgärder vidtas." Regeringen skrev också att den förutsätter att Länsstyrelsen genomför bildandet av ett natur- och/eller kulturresevat på Lovön - Kärnön i enlighet med programmet för skydd av tätortsnära natur i Stockholmsregionen. Till följd av detta har Länsstyrelsen i Stockholms län påbörjat ett projekt för att genomföra skyddet och bilda ett naturreservat. Målet är att genom ett reservat långsiktigt bevara områdets värden från följdexploateringar efter det att Förbifart Stockholm byggts och att annan negativ påverkan på värdena minimeras. Ytterligare mål med reservatsbildningen är att bevara och utveckla befintliga natur-, friluft- och kulturmiljövården i området.

Naturreservatets exakta gränser är inte bestämda men hela Ekerövägens sträcka mellan Lindötunneln och Nockebybron, förutom området för det statliga byggnadsminnet Drottningholm, kommer att omfattas.

Ett förslag till beslut och skötselplan för reservat ska på remiss i maj 2013³. Det slutgiltiga beslutet bör kunna fattas i slutet av 2013 och reservatet invigas under 2014.⁴

VATTENSKYDD SOMRÅDE

Hela vägplanen ligger inom vattenskyddsområde för Östra Mälarens råvatten-täkt⁵. Härifrån hämtar fyra vattenverk sitt dricksvatten; Norsborg i Botkyrka kommun, Görväln i Järfälla kommun samt på Lovö och Skytteholmen i Ekerö kommun. Tillsammans försörjer de 1,7 miljoner invånare i Storstockholmsom-rådet med dricksvatten och vattentäkterna är därmed av regionalt intresse med stort skyddsvärde.

Vattenskyddsområden fastställs av Länsstyrelsen (eller kommunen) med stöd av miljöbalkens 7 kapitel och är till för att bevara en god kvalitet på vattnet och skydda det mot föroreningar. För vattenskyddsområdet finns skyddsföreskrifter för verksamheter och åtgärder som riskerar att förorena vattnet. Vattenskyddsområdet för Östra Mälaren består av fyra vattentäktzoner vid respektive vattenverk samt en primär och en sekundär skyddszon där olika starka skyddsföreskrifter gäller. Den primära skyddszonen är ett vattenområde i Mälaren samt landområden på 50 m från strandlinjen. Den sekundära zonen utgörs av det landområde där det sker direkt avrinning eller där dagvatten leds till Östra Mälaren. Således omfattas vägplanen både av den primära och den sekundära skyddszonen.

STRANDSKYDD

Enligt 7 kap. 13-18 § miljöbalken gäller generellt strandskydd för Sveriges land- och vattenområden. Det generella strandskyddet är 100 meter från strandkanten både på land och i vattenområdet och inkluderar även undervattensmiljön. Skyddet gäller samtliga stränder vid havet, insjöar och vattendrag oavsett storlek, och bestämmelserna gäller både i tätort och i glesbygd. På några få platser är strandskyddet borttaget, till exempel i en del tätorter och på vissa platser är strandskyddet utökat upp till 300 meter. Syftet med strandskyddet är att långsiktigt ”trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden, och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten”.

Inom ett strandskyddsområde är det enligt 7 kap. 15 § miljöbalken förbjudet att uppföra nya byggnader eller utföra andra åtgärder som motverkar strandskyddets syften. Förbuden i 15 § gäller emellertid inte vid byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan. Att förbuden i miljöbalken inte gäller för en vägplan innebär dock inte att strandskyddets syften inte behöver beaktas vid planeringen av vägprojektet. Det är länsstyrelsens uppgift att i granskningen av vägplanen göra en bedömning om strandskyddets syften beaktats på ett tillfredsställande sätt.



Figur 3.9 Strandskydd på Ekerö, blå tunn linje. (Källa Ekerö kommun)

För de delar av vägprojektet som inte ingår i vägplanen, till exempel vissa dagvattenanläggningar, kan dispens från strandskyddet behöva sökas hos länsstyrelsen eller kommunen. För att få dispens måste särskilda skäl enligt 7 kap. 18 § c Miljöbalken föreligga.

På stora delar av Lovön och Kärson gäller utökat strandskydd på 300 meter. En stor del av vägplanens sträckning på Lindö, samt över hela Kärson, ligger inom strandskyddsområde se figur 3.9. Där Drottningholmsbron tar fäste på Lovön råder 100 meter strandskydd. Inom detaljplanerade områden i Ekerö kommun gäller strandskydd utanför kvarterersmark⁶, vilket innebär att strandskydd råder på området närmast Mälaren där den nya Tappströmsbron tar mark. Inom Stockholms kommun är strandskyddet upphävt inom planlagt område och vid Nockeby råder således inget strandskydd. Inte heller kron diket på Lovön eller dammarna vid Drottningholm omfattas av det generella strandskyddet⁷.

BIOTOPSKYDD

Mindre biotoper som exempelvis åkerholmar, småvatten och lövträdsalléer omfattas av det generella biotopskyddet⁸. De biotopskydd som finns längs med Ekerövägen är en enkelsidig lindallé med gamla träd längs gång- och cykelvägen vid Malmvik, samt två alléer med lind och ek vid Kanton. Även kron diket som passerar under vägen vid Edeby omfattas av biotopskyddet. Dispens för att få utföra åtgärder som påverkar biotopskydd prövas antingen genom vägplanen eller söks hos Länsstyrelsen.

3.5 LAGKRAV OCH SAMHÄLLSMÅL

TRANSPORTPOLITISKA MÅL

De övergripande målen för transporter och infrastruktur fastställs av riksdag och regering³. Myndigheterna inom transportområdet har sedan till uppgift att genomföra dessa. För väg är det Trafikverket som är ansvarig myndighet. Det innebär ett ansvar både för vägssystemet i sin helhet och för förvaltningen av statens vägnät. Enligt riksdagens beslut är det övergripande målet för transportpolitiken ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Det övergripande målet stöds av två huvudmål ett funktionsmål och ett hänsynsmål. För dessa huvudmål finns också ett antal preciseringar antagna, se bilaga 2.

Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

HÄNSYNSREGLER

När en väg planeras, beslutas och byggs ska bestämmelser i såväl väglagen (VL) och i miljöbalken (MB) följas. Sammanfattningsvis består dessa av krav på minsta möjliga intrång och olägenhet för omgivningen, krav på att tillräcklig miljöhänsyn ska tas bl.a. genom att använda bästa möjliga teknik och att miljöskyddsåtgärder

ska vidtas samt krav på god långsiktig hushållning av mark och vatten och andra resurser. De mest centrala av dessa miljöskyddsbestämmelser återges nedan, i vissa fall i nedkortad form. I bilaga 4 finns en komplett redogörelse av miljöbalkens allmänna hänsynsregler.

13 § VL - Minsta intrång och olägenhet

Vid planläggning och byggande av väg skall tillses, att vägen får ett sådant läge och utförande att ändamålet med vägen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, och att hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

2 kap. 3 § MB - Försiktighetsprincipen

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte skall vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik.

2 kap. 5 § MB - Hushållningsprincipen och kretsloppsprincipen

Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd skall hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning. I första hand skall förnybara energikällor användas.

2 kap. 7 § MB - Skälighetsprincipen

Kraven i 2-5 § och 6 § första stycket gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna bedömning ska särskild hänsyn tas till nytan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder. Trots första stycket ska de krav ställas som behövs för att följa en miljö kvalitetsnorm som avses i 5 kap. 2 § första stycket.

MILJÖKVALITETSNORMER OCH ÅTGÄRDSPROGRAM

Miljö kvalitetsnormer är bindande nationella föreskrifter om lägsta godtagbara miljö kvaliteten. Normer finns beslutande för såväl vatten- som luftmiljöer och avser olika kemiska, fysiska och biologiska parametrar. Gällande bestämmelser om miljö kvalitetsnormer finns i 5 kap. miljöbalken samt i ett antal olika förordningar som är knutna till balken. En mer komplett redogörelse finns i bilaga 3. De normer som är direkt tillämpbara för detta projekt gäller för vissa vattenförekomster och luftkvalitet och beskrivs mer ingående i kapitel 5.5 och 5.7.

Kommuner och myndigheter är ansvariga för att miljö kvalitetsnormer följs och att, inom sina respektive ansvarsområden, vidta de åtgärder som behöver göras enligt fastställda åtgärdsprogram. Ekerö och Stockholms kommuner omfattas av två sådana åtgärdsprogram. Ett som avser miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet och gäller inom Stockholms län och ett som avser miljö kvalitetsnormer för vattenkvalitet och är upprättat för Norra Östersjöns vattendistrikt.

NATIONELLA FOLKHÄLSOMÅL

Det övergripande målet för folkhälsopolitiken är att skapa samhällsenliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen.

Ansvar för folkhälsoarbetet är fördelat mellan olika sektorer och nivåer i samhället och utgår från elva målområden. Målområdena grupperar de faktorer i människors livsvillkor och vanor som har störst betydelse för hälsan; Dels faktorer som är kopplade till människors livsvillkor och dels faktorer knutna till människors levnadsvanor och livsstil. Av de elva övergripande målområdena är fem relevanta att beakta i den fysiska planeringen av trafikinfrastruktur.

- Delaktighet och inflytande i samhället
- Ekonomiska och sociala förutsättningar
- Barn och ungas uppväxtvillkor
- Miljöer och produkter
- Ökad fysisk aktivitet

NATIONELLA MILJÖMÅL

Det svenska miljömålssystemet innehåller ett generationsmål och sexton miljö kvalitetsmål.

Generationsmålet anger inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att miljö kvalitetsmålen ska nås. Generationsmålet är därför vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. I målet står det även att arbetet med att lösa de svenska miljöproblemen inte ska ske på bekostnad av att vi exporterar miljö- och hälsoproblem till andra länder.

De sexton miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Målen beskriver den miljömässiga dimensionen av politiken för hållbar utveckling och anger det tillstånd i miljön som det samlade miljöarbetet ska leda till senast år 2025 (år 2050 för klimatmålet).

Här intill redovisas de för projektet mest relevanta nationella miljö kvalitetsmålen. Samtliga nationella miljö kvalitetsmål redovisas i bilaga 1.



GRUNDVATTEN AV GOD KVALITET

”Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.”



LEVANDE SJÖAR OCH VATTENDRAG

”Sjöar och vattendrag skall vara ekologiskt hållbara, och deras variationsrika livsmiljöer skall bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljö värden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion skall bevaras samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.”



ETT RIKT ODLINGSLANDSKAP

”Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljö värdena bevaras och stärks.”



GOD BEBYGGD MILJÖ

”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en lokalt och globalt god miljö. Natur- och kulturvärden skall tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar skall lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.”



ETT RIKT VÄXT- OCH DJURLIV

”Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.”



FRISK LUFT

”Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.”



LEVANDE SKOGAR

”Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljö värden och sociala värden värnas.”

Figur 3.10 Nationella miljömål som berörs av projektet.

REGIONALA MILJÖMÅL

År 2006 regionaliserade länsstyrelsen de nationella delmålen till regionala delmål för Stockholms län. Tidshorizonten för samtliga regionala delmål har nu gått ut och några nya delmål kommer inte att tas fram. Istället arbetar länsstyrelsen med åtgärder direkt kopplade till de av Riksdagen beslutade miljö kvalitetsmålen. I Stockholms län är miljömålsarbetet organiserat i en regional miljömålsdialog där kommuner, Trafikverket och landstinget ingår. Sex av de nationella målen är utvalda som prioriterade mål, varav de som är aktuella för detta projekt är Begränsad klimatpåverkan, frisk luft, god bebyggd miljö samt Ett rikt växt- och djurliv.⁹

Regionala mål för klimat har dock tagits fram i den Klimat- och energistrategi som har utarbetats för länet¹⁰.

1. Länets utsläpp av växthusgaser utanför handeln med utsläppsrätter minskar med 25 procent till år 2020 jämfört med år 2006.
2. Regionens energianvändning är 20 procent effektivare år 2020 jämfört med år 2008, mätt i enregiintensitet (tillförd energi per bnp-enhet i fasta priser).
3. De klimatpåverkande utsläpp som energianvändningen ger upphov till minskar med 30 procent per invånare till år 2020 (ton co2-ekv.) jämfört med år 2005 och med 40 procent till år 2030.
4. År 2020 är 20 procent av energianvändningen i transportsektorn förnybar.

Även RUFSS 2010, som är både länets gällande regionplan och regionala utvecklingsprogram (RUP), innehåller regionala mål om energi och klimat.

LOKALA MILJÖMÅL

Ekerö kommun har ett av kommunfullmäktigt antaget miljöprogram 2006-2010 med miljöpolicy och lokala miljö mål. Miljöprogrammet är ett målstyrningsdokument och anger därmed inte vilka konkreta åtgärder som ska genomföras, men utgår från de nationella miljö målen och ska genomsyra all verksamhet inom kommunen. Tidplanen för miljöprogrammet är passerad men kommunen har fortsatt göra årliga miljöredovisningar för att belysa vilket miljöarbete som bedrivits. För 2012 finns ingen miljöredovisning tillgänglig. På Ekerö kommuns hemsida står att nya lokala miljö mål ska antas¹¹. Kommunstyrelsen har också antagit Strategi för energieffektivisering 2011-2014 med mål och åtgärder. Ekerö kommun är sedan 1994 medlem i föreningen Sveriges Ekokommuner (SEkom). Föreningen är en frivillig samarbetsorganisation för kommuner för gemensamma strategiska frågor för en långsiktig hållbar utveckling.

Stockholm stad kommunfullmäktige har beslutat om ett framtidsdokument, Vision 2030, med framtidsvisioiner om Stockholm som den renaste och tryggaste huvudstaden. Den 30 januari 2012 antog Kommunfullmäktige ett nytt miljöprogram, för perioden 2012-2015. Miljöprogrammet innehåller sex inriktningsmål och 29 detaljerade delmål.

De sex delmålen omfattar:

- miljöeffektiva transporter,
- giftfria varor och byggnader
- hållbar energianvändning,
- hållbar användning av mark och vatten,
- en miljöeffektiv avfallshantering
- sund inomhusmiljö.

4 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGENS AVGRÄNSNING OCH GENOMFÖRANDE

4.1 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGENS SYFTE

Syftet med en miljökonsekvensbeskrivning är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den planerade verksamheten eller åtgärden kan medföra på såväl människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö som på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt samt på annan hushållning med material, råvaror och energi.

Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön. Med miljökonsekvensbeskrivningen ges beslutsfattaren ett underlag som beskriver det föreslagna projektets positiva och negativa påverkan på miljön.

Genom miljölagstiftningens krav på att verksamhetsutövare ska upprätta en miljökonsekvensbeskrivning för projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan förväntas huvudsakligen tre behov bli tillgodosedda, nämligen:

- att det inom projektet ska eftersökas och eftersträvas att använda så miljöanpassade lösningar som möjligt,
- att allmänhetens insyn och möjligheter att påverka projektet säkerställs och
- att förväntade effekter och konsekvenser av det aktuella projektets betydande miljöpåverkan redovisas öppet och fullständigt innan ansvarig/a myndighet/er beslutar om projektets genomförande.

Den första punkten förutsätter att miljöfrågorna hanteras löpande och integrerat i den övriga projektutvecklingen. Allmänhetens insyn och möjlighet att påverka tillgodoses i första hand genom att samråd hålls och att vägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen görs allmänt tillgängliga.

4.2 AVGRÄNSNINGAR OCH OSÄKERHETER

AVGRÄNSNING

Vid samrådsmötet med Länsstyrelsen 2012-11-16 diskuterades miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning i sak. Projektet ansågs kunna medföra betydande miljöpåverkan för följande sakspekter:

- Kulturmiljö
- Naturmiljö
- Tillgänglighet och rekreation
- Landskapsbild
- Yt- och grundvatten
- Buller
- Luftkvalitet
- Olycksrisker
- Jordbrukets förutsättningar
- Klimat

De flesta effekter och konsekvenser uppkommer i vägens direkta närområde, men konsekvenser kan även uppstå på platser på större avstånd från vägen. Exempelvis kan vatten som ligger långt nedströms anläggningen påverkas, grönstukturen måste alltid ses i ett regionalt perspektiv och påverkan på klimatet är en fråga av global natur. Den geografiska avgränsningen i miljökonsekvensbeskrivningen varierar således beroende på vilken miljöaspekt som behandlas.

Det tidsperspektiv som använts för effekt- och konsekvensbeskrivningar överensstämmer med tidplanen för projektets planerade förverkligande. Byggstarten beräknas till tidigast 2015 och byggtiden beräknas pågå i cirka tre år. I miljökonsekvensbeskrivningen används 2035 som horisontår för bedömningar och det är detta år som använts i projektet för utförda beräkningar och utredningar. Vid denna tidpunkt förutsätts Förbifart Stockholm ha byggts och såväl Förbifart Stockholm som Ekerövägen beräknas ha varit i drift under ett antal år.

OSÄKERHETER

Miljökonsekvensbeskrivningar är alltid förknippade med osäkerheter. Det finns dels genuina osäkerheter i alla antaganden om framtiden, dels osäkerheter förknippade med analytisk kvalitet och kunskapsläge, så kallade hävbara osäkerheter. Osäkerheter ligger exempelvis i att de underlag och källor som använts för bedömningar kan vara behäftade med olika brister. Prognoser och beräkningar

kan exempelvis vara missvisande på grund av felaktiga antaganden, felaktiga ingångsvärden eller begränsningar och brister i bakomliggande modeller. Arten och omfattningen av osäkerheter framgår heller inte alltid av använda källor. Osäkerheter förknippade med analyser, för exempelvis trafik och kapacitet och ekonomi och miljö, som görs i vägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen kan exempelvis gälla:

- uppgifter och kunskap om grundläggande data,
- modeller och beräkningsmetoder av olika slag och
- slutsatser om konsekvenser.

Eftersom denna miljökonsekvensbeskrivning inte är slutgiltig utan en samrådsversion beskrivs osäkerheterna endast i generella ordalag. I den slutgiltiga miljökonsekvensbeskrivningen kommer identifierade osäkerheter att redogöras för mer utförligt, såväl i detta kapitel som i sakkapiteln som beskriver projektets miljöpåverkan.

4.3 METOD OCH BEDÖMNINGSGRUNDER

ORSAKSSAMBAND

I dagligt tal görs inte alltid en åtskillnad i betydelsen mellan begreppen påverkan, effekt och konsekvens. Effekt och konsekvens används till exempel ofta som synonymer. I miljökonsekvensbeskrivningar använder man däremot begreppen med skilda betydelser, detta för att göra beskrivningarna så entydiga som möjligt.

För att underlätta förståelsen av innehållet i de kommande kapitlen om effekter och konsekvenser ges här korta förklaringar till hur begreppen används i miljökonsekvensbeskrivningen.

Påverkan

Påverkan är den fysiska förändring som projektet/verksamheten orsakar, till exempel att bilar släpper ut avgaser, att en ny väg tar en viss markareal i anspråk eller att fordonen alstrar oönskat ljud.

Effekt

Effekten är den förändring av miljökvaliteter som uppstår till följd av projektets påverkan, till exempel högre omgivningsbuller eller förändrad landskapsbild. Effekter kan ofta, men inte alltid, beskrivas i kvantitativa termer.

Konsekvens

Konsekvens är effektens, eller flera effekters, betydelse för olika intressen, såsom människors hälsa och välbefinnande, landskapets kulturhistoriska värden eller den biologiska mångfalden.

Konsekvensernas grad av betydelse (hur allvarlig en konsekvens är) kan i vissa fall bedömas med hjälp av olika hjälpmedel och metoder. I många fall redovisas dock konsekvenserna endast i beskrivande termer, till exempel att upplevelsevärdena försämrats på grund av en förändrad landskapsbild eller att risken att skadas i olyckor minskar betydligt om en planskild korsning byggs.

Åtgärd

Åtgärd är ytterligare ett begrepp som ofta används i miljökonsekvensbeskrivningar, oftast menar man då skadeförebyggande eller skadebegränsande åtgärder. Dessa kan vara av vitt skilda slag, till exempel att anlägga en planskild korsning, sätta upp bullerskydd eller att vidta försiktighetsmått under byggskedet så att inte entreprenadmaskiner ska förorena grund- eller ytvatten. Även kompensationsåtgärder kan komma i fråga i vissa fall. Kompensationsåtgärder är inte en del av projektet, utan tillkommer separat för att kompensera för oundvikliga negativa effekter som uppstår av verksamheten trots att skydds- och anpassningsåtgärder vidtagits.

4.4 BEDÖMNINGSGRUNDER

För att beskriva och värdera de förändringar som vägsprojektet medför för olika miljökvaliteter används olika juridiska, eller på annat sätt vedertagna, mål, riktlinjer och regelverk. Det finns dels ett antal bedömningsgrunder som används mer generell och dels mer specifika bedömningsgrunder till exempel riktvärden för buller eller områden och objekt med särskild juridisk skyddsstatus. De specifika bedömningsgrunderna redovisas i respektive avsnitt i redovisningen av projektets miljöpåverkan.

Följande företeelser utgör en mer generell grund för gjorda värderingar:

- De nationella miljökvalitetsmålen samt deras regionaliserade delmål.
- Miljöbalkens allmänna hänsynsregler (2 kap. miljöbalken)

Ibland har de olika konsekvensernas betydenhet (storlek) kommenterats. I dessa fall har både det aktuella intressets värde och de förväntade effekternas omfattning beaktats. Matrisen nedan ger en förenklad beskrivning av metodiken bakom dessa bedömningar.

Med hjälp av matrisen (tabell 4.1) kan betydenheten av en viss konsekvens uttryckas i en värdeskala. I detta fall är skalan tregradig (stor, måttlig och liten) vilket gör att varje steg får ett stort omfång och att mindre skillnader därmed inte alltid framgår. Värderingarna ska bland annat därför aldrig användas som enskilda värderingar utan alltid läsas tillsammans med de mer beskrivande texterna.

Om inget annat anges används nuläget som jämförelsegrund för de jämförelser som görs i miljökonsekvensbeskrivningen. Det ska dock påpekas att för världsarvet Drottningholm, som behandlas i kapitel 5.1 Kulturmiljö, är det 1991 som är jämförelseår eftersom det var då världsarvet antogs av världsarvskommittén. Det är de universella värdena (outstanding universal values) som förelåg vid denna tidpunkt som ligger till grund för världsarvet. 1991 gjordes emellertid inte någon dokumentation av världsarvets universella värden varför en jämförelse med denna tidpunkt i dag är svår att göra i dess helhet. För de aspekter där det saknas referensvärden från 1991 används nuläget som jämförelsegrund för den påverkan som uppstår på världsarvet Drottningholm.

Miljökonsekvensbeskrivningen har utarbetats av en fristående konsultgrupp och, om inget annat anges, är det konsultgruppen som står för de värderingar och bedömningar som görs i dokumentet.

Tabell 4.1 Värdeskala för konsekvenser: Intressets värde - Ingreppets/störningens omfattning.

Ingreppets / störningens omfattning			
Intressets värde	Stor omfattning	Måttlig omfattning	Liten omfattning
Högt värde	Stor konsekvens	Måttlig - stor konsekvens	Måttlig konsekvens
Måttligt värde	Måttlig - stor konsekvens	Måttlig konsekvens	Liten - måttlig konsekvens
Lågt värde	Måttlig konsekvens	Liten - måttlig konsekvens	Liten konsekvens