



Väg 261 Ekerövägen

Gemensamt

Beskrivning

VÄGPLAN

ver 1.0

2013-05-30

0C070001.doc

Granskare	Godkänd av	Ort	Datum
L. KALLRÉN	C. LJUNGCRANTZ		2013-05-30

Objektnamn	Väg 261 Ekerövägen
Entreprenadnummer	
Entreprenadnamn	Gemensamt
Beskrivning 1	Beskrivning
Beskrivning 2	
Beskrivning 3	
Beskrivning 4	
Information	
Diarienummer	
Konstruktionsnummer	
Objektnummer	107352
Projekteringssteg	VÄGPLAN
Statusbenämning	VER 1.0
Företag	WSP Samhällsbyggnad
Författare/Konstruktör	Carolin Ljungcrantz
Externnummer	10168147

Innehåll

LÄSANVISNING	3
1 Sammanfattning.....	4
2 Beskrivning av projektets bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål	5
2.1 Nuvarande förhållanden	5
2.2 Behov av förändringar	5
2.3 Ändamål och projektmål	6
2.4 Hela utbyggnadsprojektet	7
2.6 Påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen	9
2.7 Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer	10
3 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv.	11
3.1 Förberedande studier	11
3.3 Val av utformning	11
4 Konsekvenser av förslaget	23
4.1 Trafiktekniska konsekvenser	23
4.1.1 Överensstämmelse med de transportpolitiska målen	23
4.1.2 Restid/ Framkomlighet.....	23
4.1.3 Bytespunkter med koppling till andra transportsystem.....	24
4.1.4 Trafiksäkerhet.....	24
4.2 Miljökonsekvenser.....	24
4.2.1 Hälsa och säkerhet.....	25
4.2.2 Natur- och kulturmiljö	25
4.2.3 Hushållning med naturresurser	26
4.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....	26
4.4 Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning	26
4.5 Påverkan under byggnadstiden	27
5 Genomförande och finansiering.....	28
5.1 Formell hantering.....	28
5.2 Genomförande	30
5.3 Finansiering	31

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 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.

1 Sammanfattning

Kommer att fyllas på med text innan slutliga förslagshandlingarna ställs ut för granskning.

Samrådshandling

2 Beskrivning av projektets bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål

2.1 Nuvarande förhållanden

Ekerövägen, sträckan mellan Tappström och Nockeby, väg 261, har en nuvarande bredd som varierar mellan 11,5-12 m. Vägen rymmer tre körfält varav ett av körfälten mot Stockholm är reserverat för bussar, motorcyklar, taxi och färdtjänstfordon under rusningstrafik, mellan kl 07.00 och 09.00.

Utmed hela sträckan finns en gång- och cykelväg med varierande bredd. På sträckan över Lindö går gång- och cykeltrafiken på den gamla vägen, Wallenbergs allé, i samtrafik med lokaltrafik till och från fastigheterna där. Planskild passage för gång- och cykeltrafiken finns enbart vid Lindötunneln, medan vägen på övriga platser måste korsas i plan.

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 naturreservatet på Lovön och Kårsön. Vägen löper också på ett par platser helt nära Natura 2000-områden. Åtgärder för att förbättra framkomligheten på sträckan planeras därför att utföras med stor hänsyn till världsarvet och till omgivande natur- och kulturmiljöer.

På Lovön ansluter Förbifart Stockholms väg 261, Ekerövägen, i en cirkulationsplats via långa tunnelramper dels vid Edeby, för trafik söderut/söderifrån, och dels vid Tillflykten, för trafik norrut/norrifrån. Förbifart Stockholms befinner sig för närvarande i arbetsplaneskedet och den delen av väg 261, Ekerövägen, som sträcker sig från strax söder om Lindötunneln fram till Edeby ingår i denna arbetsplan. Den har lämnats in för fastställelse till Trafikverkets och planeras bli fastställd under sommaren 2013.

2.2 Behov av förändringar

Väg 261, Ekerövägen har i dag för låg kapacitet i relation till såväl dagens som framtida trafikmängder och risken för köbildning är stor. Ekerö kommun är starkt beroende av att Ekerövägen fungerar eftersom det är den enda fasta vägförbindelsen.

Det finns också en alternativ resväg i form av färjeförbindelse, Ekeröleden. Den går mellan Slagsta/Fittja och Jungfrusund på Ekerö och är avgiftsbelagd.

När Förbifart Stockholm är utbyggd kan resande till och från Ekerö välja att ta denna väg vid trafikplats Tillflykten eller trafikplats Edeby.

Vägen är i dag störningskänslig och hårt trafikerad. Trafiksäkerheten på Ekerövägen är också otillräcklig både för skyddade och oskyddade trafikanter och utgör en barriär för kollektivresenärer och andra oskyddade trafikanter som rör sig tvärs vägen.

Tabell 1, Trafikmängder, visar dagens trafik samt trafikprognosen för år 2035 med Förbifart Stockholm utbyggd.

	ÅMDT nuläge	Källa, år	VMDT nuläge	VMDT 2035 med FS	
Ekerövägen förbi Drottningholm	19 500	(TrV, 2009)	22 152	28 000	*
Ekerövägen öster om Färentunavägen söder om Lindötunneln	17 640	(TrV, 2009)	20 039	41 000	*
Ekerövägen väster om Färentunavägen	16 580	(TrV, 2009)	18 835	38 536	
Färentunavägen	9 710	(TrV, 2007)	11 031	22 569	

ÅMDT = Årsmedeldygnstrafik;

VMDT = Vardagsmedeldygnstrafik ÅMDT till VMDT factor 1,136**

Tabell 1. Trafikmängder

2.3 Ändamål och projektmål

Trafikverket planerar att bygga om väg 261, Ekerövägen, till fyra körfält. Sträckan mellan Tappström och Kanton planeras med normal bredd på körfälten. Sträckan från Kanton till Nockeby planeras som smala körfält för att minimera intrånget i Värdsarvet.

Två av körfälten ska användas för kollektivtrafik under rusningstid. Syftet med projektet är att förbättra trafiksituationen för dem som bor och arbetar i Ekerö kommun.

Projektetmål

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

2.4 Hela utbyggnadsprojektet

Vägplanen omfattar väg 261, Ekerövägen, på en sträcka mellan Tappström, norr om korsningen med Bryggavägen och Tappströmsvägen i Ekerö kommun fram till Nockeby, korsningen med Gubbkärrsvägen i Stockholms stad. Den del av Färentunavägen, väg 800 som påverkas av ombyggnader för väg 261, Ekerövägen ingår också i denna vägplan. Det är en sträcka på 150 m från korsningen till anslutningen av den enskilda vägen mot Malmvik.

Hela vägsträckan planeras bli belyst.

Delen från Nockebybrons landfäste och fram till korsningen med Gubbkärrsvägen ingår i dag inte i Trafikverkets väghållarskap. I samband med denna vägplan är avsikten att förändra väghållargränsen.

Den gamla vägen som benämns Wallenbergs allé, kommer också att föreslås tas in som allmän väg.

Se översiktskarta (ritn nr 000C9301).

I texten används norr/väster respektive söder/öster för att beskriva på vilken sida av vägen åtgärder planeras att ske. Detta är ett sätt att förenkla benämningen av placeringen eftersom Ekerövägen ömsom löper i syd-nordlig riktning och ömsom i öst-västlig riktning.

Tappström - Lindö

Vägförslagets startpunkt är Tappström, korsningen med Bryggavägen och Tappströmsvägen, det följer nuvarande väg med en breddning på västra sidan. Vägen kommer därefter att gå i ny sträckning väster om befintlig Tappströmsbro och ny bro anläggs över Tappströmskanalen. Den nya bron planeras som en öppningsbar svängbro.

Gång- och cykelvägen följer körbanans västra sida med avgränsning i form av kantsten till den har passerat över bron, efter det kommer den att vara avgränsad med en gräsremsa.

Vägförslaget ansluter till nuvarande väg vid korsningen Färentunavägen (väg 800) och en ny utformning av korsningen föreslås ske med en signalreglering. Gång- och cykelvägen passerar här i port under Färentunavägen med en lutning på 5% och en anslutning till befintlig gång- och cykelväg mot Färentuna görs strax innan. Även passage i plan kommer att utformas för att säkerställa full tillgänglighet.

Efter Färentunavägen sker breddningen i huvudsak på norra sidan fram till strax söder om Lindötunneln, där Förbifart Stockholms arbetsplan tar vid.

Lindötunneln – Edeby (Förbifart Stockholms ingår inte i denna vägplan)

Lindötunneln utökas med ytterligare ett tunnelrör för två körfält på norra/västra om den befintliga tunneln. Efter att gång- och cykelvägen passerat runt berget vid Lindötunneln fortsätter den på vägens södra/östra sida. Vid Tillflykten anläggs en cirkulationsplats med anslutning till tunnelmynningen som leder ner till Förbifart Stockholm. Vid Edeby anläggs ytterligare en cirkulationsplats med ner-/uppfart till Förbifarten. Här anläggs också en planskild passage för fotgängare som förbinder Edeby med busshållplatsen på vägens västra sida. På denna sträcka sker också en sänkning av vägens profil.

Edeby – Drottningholm

Väg 261, Ekerövägens vägplaneförslag tar vid igen vid Edeby, norr om den planerade cirkulationsplatsen för Förbifart Stockholm. Den befintliga gång- och cykelvägen på norra/västra sidan planeras tas i anspråk till vägbreddningen utmed denna sträcka. Med undantag vid Finnbo där körfältsbreddningen planeras ske på samma sida som den nya gång- och cykelvägen.

Den nya gång och cykelväg planeras på södra/östra sida om vägen. Vid Kanton smalnas vägområdet av genom att placera gång- och cykelvägen intill vägen. Detta görs för att minska intrånget i fastigheten.

Den i Förbifart Stockholm planerade gång- och cykelbron utgår, då den inte fyller någon funktion när gång- och cykelvägen placeras på södra/östra sidan. Den bedöms också bli ett störande element i landskapet.

Från anslutningen till Vilan och fram förbi bergskärningen på Kärsön kommer vägförslaget att rymmas inom det område som utgörs av befintlig väg samt befintliga gång- och cykelvägar på ömse sidor av vägen.

Drottningholm – Nockeby

Broarna Drottningholmsbron och Nockebybron kommer att breddas med en halvmeter på båda sidorna och gång- och cykelbanan läggs på södra/östra sida med kantsten.

Över Kärsön tas även här den befintliga gång- och cykelvägen i anspråk till vägbreddningen och nya gång- och cykelvägen förläggs till södra/östra om vägen där ny mark tas i anspråk. Efter Nockebybron finns redan i dag full bredd för körfälten. En mindre breddning kommer att krävas för att få utrymme för gång- och cykelbanan på södra/östra sida detta gäller också busshållplatsen då den flyttas fram något i riktning mot Brommaplan. Vägplaneförslaget slutar vid korsningen med Gubbkärrsvägen.

2.6 Påverkan på Natura 2000-områden och andra 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.

Stora delar av Lovö, Kärsön och Lindön är utpekade som riksintresse för kulturmiljövården [K:AB 30 Lovö-Lindö], och hela vägplanen, med undantag för Nockebybron, går genom område som är riksintresse för kulturmiljövården.

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. Turismen och friluftslivet, i synnerhet det rörliga, ska också beaktas.

Intill vägplanen finns även två Natura 2000-områden, ett på Kärsön och ett på Södra Lovön (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.

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.

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.

Hertigarnas stall, Lilla skolan, Ralph Erskins bostad och ateljé på Drottningholmsmalmen är byggnadsminnesförklarade enligt 3 kap lagen om kulturminnen m.m.

Merparten av Lovön och Kårsön ingår tillsammans med öarna Fågelön, Björnholmen, Skräddarholmen, Krankholmen, Granholmen, Tallholmen och några ytterligare småöar i Mälaren i ett planerat naturreservat. Länsstyrelsen i Stockholms län har påbörjat ett projekt för att genomföra skyddet och bilda ett naturreservat. Naturreservatets exakta gränser är inte bestämda men hela Ekerövägens sträcka mellan Lindötunneln och Nockebybron, förutom området för det statliga byggnadsminnet Drottningholm, kommer att omfattas. Det slutgiltiga beslutet planeras kunna fattas i slutet av 2013.

2.7 Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljökvalitetsnormer

Kommer att fyllas på med text innan slutliga förslagshandlingarna ställs ut för granskning.

Samrådshandling

3 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv.

3.1 Förberedande studier

<En kort sammanfattning av de förberedande studier som har gjorts med beaktande av fyrstegsprincipen och av de överväganden som lett fram till åtgärden>

Fyrstegsprincipen är en arbetsstrategi för aktiviteter och projekt som rör transportsystemet. Genom fyrstegsprincipen täcks de olika delarna av utvecklingsmöjligheter av transporter och vägar in. Grundtanken är att lösningar på transportrelaterade problem ska sökas stegvis genom åtgärder som faller inom följande fyra kategorier:

1. Åtgärder som kan påverka behovet av transporter och val av transportsätt.
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon.
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder.
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Kort sammanfattning av de förberedande studier som har gjorts med beaktande av fyrstegsprincipen.

- Arbete med Förstudie inleddes 2008.
- Under 2010 genomfördes en kompletterande förstudie av reversibla körfält.
- Fördjupad förstudie av smal fyrfältsväg med busskörfält utfördes under 2011.
- Åtgärdsvalstudie, för att studera möjlighet att utföra steg 1- och 2 åtgärder i väntan på att vägen skall byggas om. Studien blev klar 2013-03-04.

3.3 Val av utformning

<Här sker en beskrivning av hur vägen utformas. Här anges motiven till vald utformning, vilka alternativa utformningar som studerats, vilka alternativ som valts bort och motiven för detta.>

Kommer att fyllas på med text innan slutliga förslagshandlingarna ställs ut för granskning.

Vägförslaget innebär ombyggnad av Ekerövägen (väg 261) till fyra körfält, vilket innebär en breddning av befintlig väg. Vägbreddningen och sektionen projekteras så att den totala tillgängliga ytan som definieras av befintlig gång- och cykelväg, väg och gångväg, i förekommande fall, utnyttjas så effektivt som möjligt.

En sammanfattning av alternativa utformningar finns i slutet på detta kapitel.

Breddning samt gång- och cykelvägens dragning

Förslaget är att gång- och cykelvägen ska följa väg 261, Ekerövägens södra/östra sidan från gång- och cykelporten strax söder om Lindötunneln ända fram till Nockeby för att där ansluta befintlig gång- och cykelväg in mot Brommaplan.

Genomgående tanke vid vald sida för breddningen och gång- och cykelvägens dragning har varit att spara värdefull åkermark samt hålla sig till fastmarkspartier och mindre mäktiga lerlager så långt det är möjligt. Gång- och cykeltrafiken skall också ges en så smidig väg som möjligt med få passager av Ekerövägen och med så få korsningspunkter med anslutande vägar som möjligt.

Den projekterade bron i Förbifart Stockholms arbetsplan, vilken skulle komma att betraktas som ett störande element i landskapet, kan utgå när gång- och cykeltrafiken läggs på södra/östra sidan.

Valet av sida för breddning kan bli innebära att vägslänten kommer nära några av Lindarna i Wallenbergs allé, vilket kommer att kräva åtgärder i form av att branta upp slänten.

Tappström

Från korsningen Ekerövägen, Tappströmsvägen och Bryggavägen och fram till och med bron kommer vägen att ha följande sektion. Gång- och cykelvägen går på västra sidan med en bredd på 4m och avskiljs från vägen med en kantsten. Dimensionerande hastighet är 60 km/h och körfältsbredderna är 3,5m.

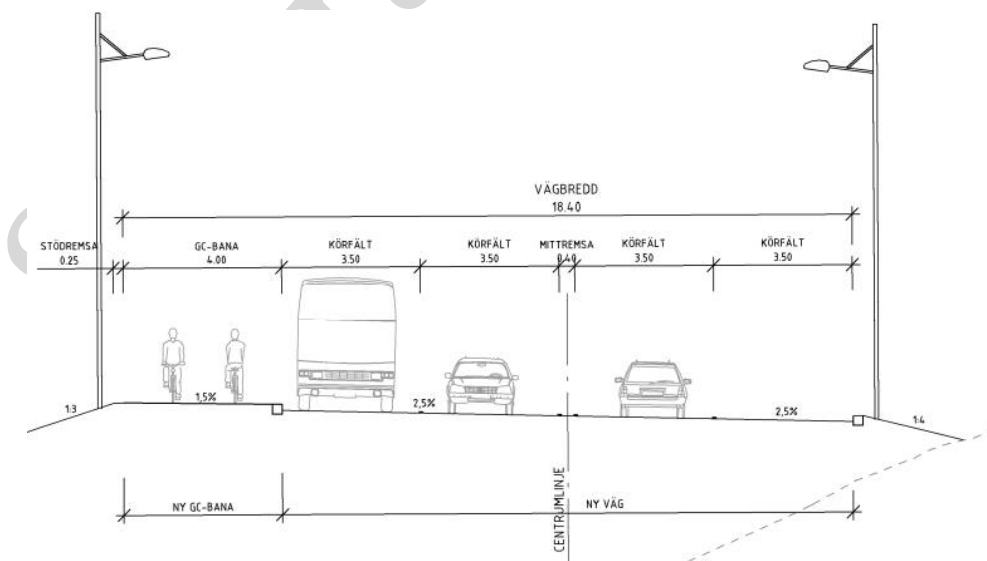


Bild 1. Vägsektion sträckan Tappström - Färentunavägen

Bro vid Tappström

Vägförslaget innebär att ny bro planeras nordväst om den gamla bron, vilken då kan användas under byggtiden medan den nya byggs helt vid sidan om. Bron kommer fortsättningsvis att vara öppningsbar med svängspänn istället för öppningsbar klaff som idag.

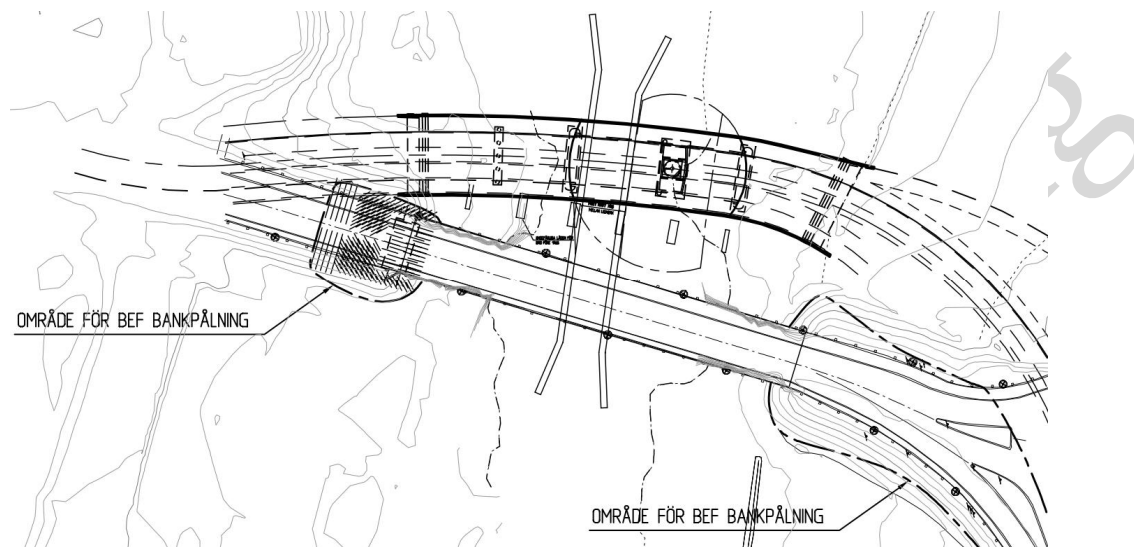


Bild 2. Nytt brolägg över Tappström

Flera faktorer spelar in vid val av lösning av broläget. En av faktorerna är att befintlig bro är i dåligt skick vilket även gäller de anslutande bankarna. Detta gör att breddning inte är möjligt. Ytterligare faktorer i valet av lösning är anpassning till det kulturhistoriska landskapets struktur och pågående planer för utbyggnad vid Tappsund. Den nya bron kommer troligen att förses med bullerskydd.

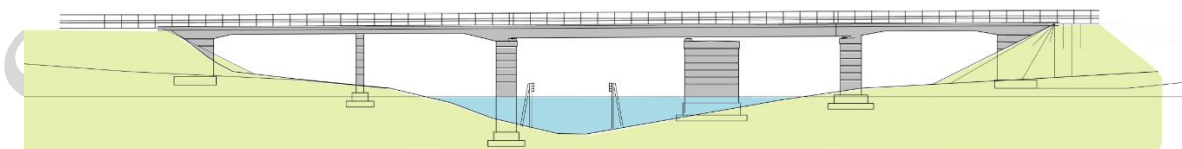


Bild 3. Ny bro vid Tappsström

Korsningen med Färentunavägen (väg 800)

Den beräknade ökningen av trafikflödena fram till prognosåret 2035 innebär att en cirkulationsplats då inte kommer att klara kapaciteten som krävs

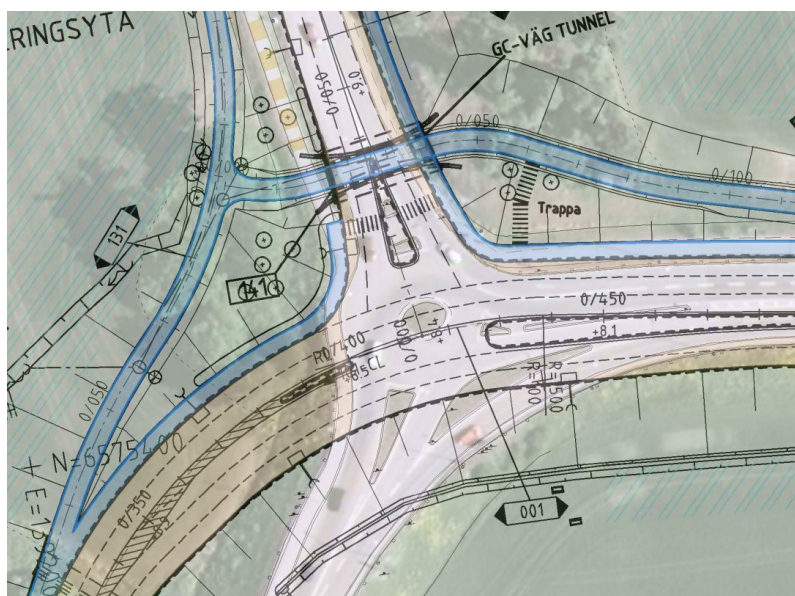


Bild 4. Ny korsningsutformning vid Färentunavägen

Kombinationen av det nya broläget och förslag till ombyggnad av korsningen till signalreglerad trevägskorsning gör att man kan låta Ekerövägen vara den genomgående vägen. Gång- och cykelvägen går i port under Färentunavägen och kommer att ha en lutning på 5% vilket innebär att även ett övergångsställe anläggs över Färentunavägen för att säkerställa full tillgänglighet. Gång- och cykelvägen ansluter till befintlig gång- och cykelväg mot Färentuna strax innan den nya porten.

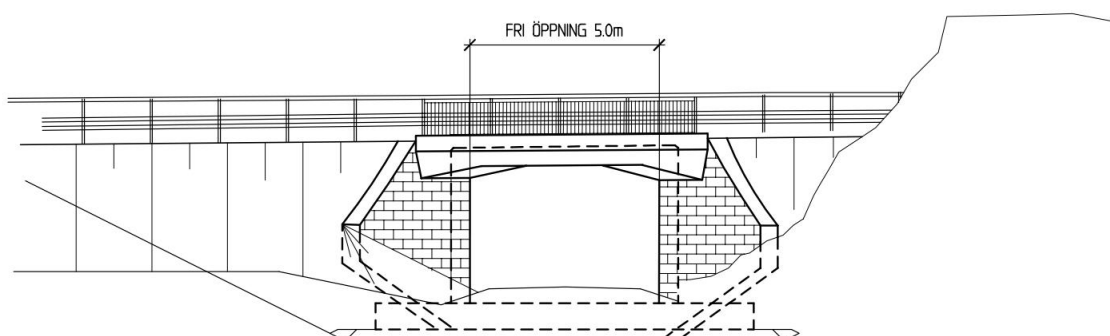


Bild 5. Gång och cykelport under Färentunavägen

Busshållplatserna på Ekerövägen tas bort och ersätts av en befintlig (norrgående) och en ny (södergående) på Färentunavägen.

Orsaken till valet av port istället för bro för gång- och cykeltrafiken främst är att en bro skulle ta mer mark i anspråk och bli dominerande i landskapet. Topografiska förändringar i det omgivande kulturlandskapet bör göras i så liten utsträckning som möjligt.

Färentunavägen – Lindö Tunnel

Gamla vägen, Wallenbergs allé, som idag används som gång- och cykelväg kommer i vägförslaget att fortsätta nyttjas som gång- och cykelväg, denna väg kommer att föreslås tas in som allmän väg. Vägbreddningen är planerad att utföras på norr/västra sidan för att spara åkermark men också ur grundläggningssynpunkt då det är fastmark på denna sida.

Vägsektionen har en körfältsbredd på 3,5m och den dimensionerande hastighet är 80 km/h.

Busshållplatserna vid Färentunavägen, Malmvik och vid Lindötunnel utformas som fickhållplatser med utrymme för en ledbuss.

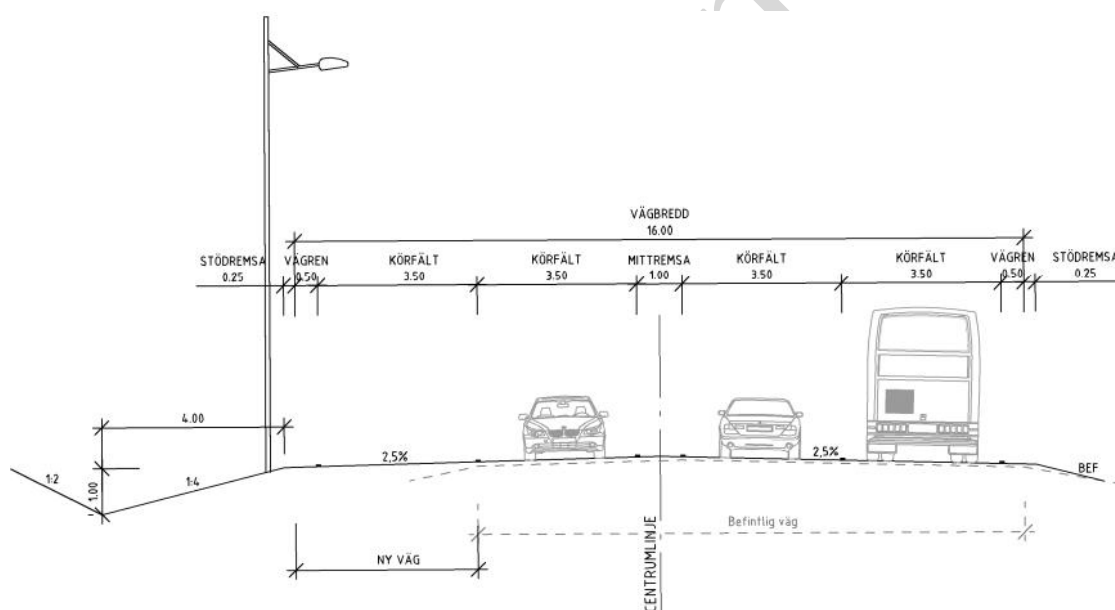


Bild 6. Vägsektion för sträckan Färentunavägen – Lindö Tunnel

Edeby – Kanton

Vägförslaget på denna sträcka innebär att den nya gång- och cykelvägen dras på södra/östra sidan med en bredd på 4 m. Mellan gång- och cykelvägen och vägen utformas en skiljeremsa av gräs på 3 m.

Den befintlig gång- och cykelvägen tas i anspråk för nytt körfält förutom vid Finnbo där all breddning sker på den södra/östra sidan för att inte påverka privata anläggningar. Gränsen för vägområdet på norra/västra sidan kommer att vara densamma som i dag.

Vägsektionen på denna sträcka kommer att utformas med körfältsbredd på 3,5 m och den dimensionerande hastigheten är 60 km/h.

Busshållplatserna vid Kanton och Orangeriet utformas som fickhållplatser med utrymme för en led buss.

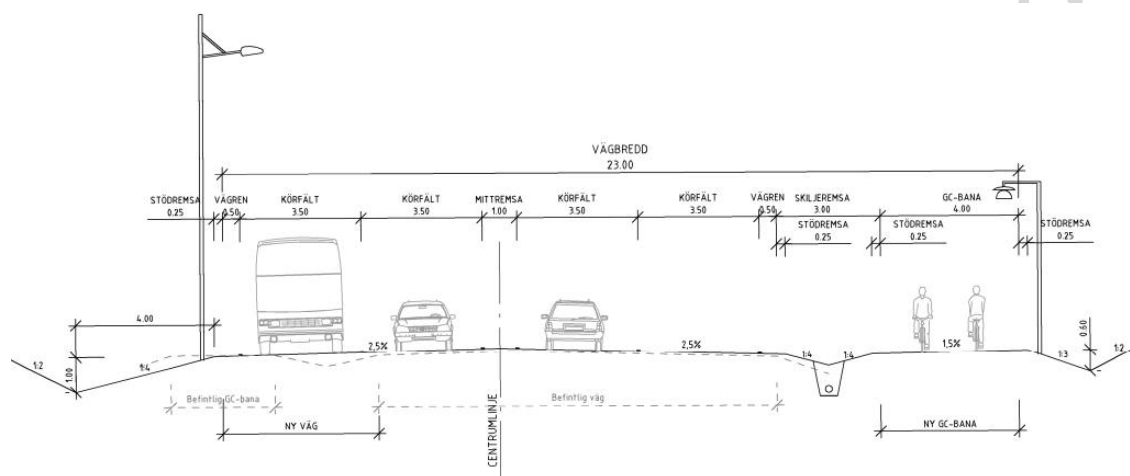


Bild 7. Vägsektion för sträckan Edeby – Kanton

Kanton

Söderifrån utgör Kanton entrén till värdsarvet. En målsättning i utformningen för denna korsning har varit att inte påverka värdsarvet mer negativt med ytterligare störande trafikrelaterade anläggningar samtidigt som trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafiken ska förbättras. Norr om Kanton ligger Drottningholmsskolan med årskurserna 1-9 där ca 60 elever använder sig av busshållplatserna i anslutning till korsningen.

I utformningen av korsningen har fokus lagts att göra den befintliga korsningen säkrare och effektivare.

Korsning är fortsättningsvis signalreglerad och västgående busshållplats flyttas till efter korsningen. Övergångsstället flyttas till ett läge strax före Kantongatan. Vägförslaget innebär endast passage i plan för gång- och cykeltrafiken.

Den nya gång- och cykelvägen anläggs på södra/östra sidan med en bredd av 3,5 m och med en avgränsning mot vägen med kantsten på en sträcka av 140 m. Denna åtgärd görs för att minimera markintrång på denna sida om korsningen.

Vägsektionen smalnas av till smala körfält från och med Kanton vilket innebär en körfältsbredd på 3,25m.

Kanton – Karusellplan

Då Kanton utgör entrén till värdsarvet fotsätter utformningen av vägen med smala körfält.

Befintlig gång- och cykelväg tas i anspråk för körfältsbreddning och den nya gång- och cykelvägen anläggs på södra/östra sidan med en bredd av 3,5 m och en skiljeremsa av gräs på 3 m.

Dimensionerande hastighet är 60 km/h fram till Vilan och därefter 40 km/h, körfältsbredderna är 3,25 m.

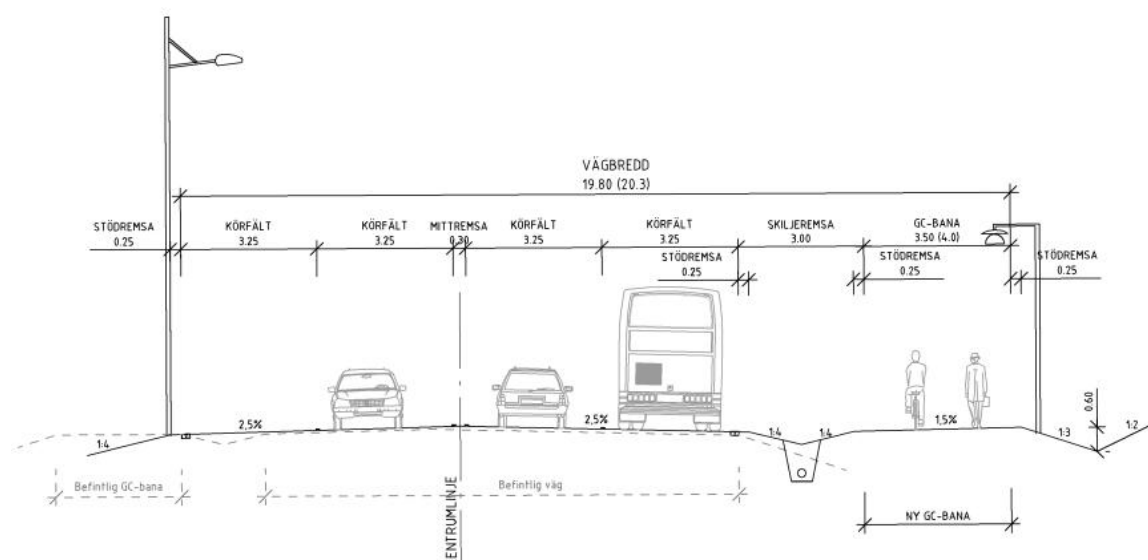


Bild 8. Vägsektion för sträckan Kanton- Karusellplan

Rörbyvägen/Karusellplan

Korsningen är i dagsläget inte signalreglerad utan har endast ett signalreglerat övergångsställe över Ekerövägen. På eftermiddagen har bilar från Rörbyvägen svårt att komma ut pga tät trafik på Ekerövägen. Karusellplan används i dagsläget som infartsparkering. Nyttjandet av ytan som infartsparkering inverkar på korsningens kapacitet samt de kulturhistoriska värdena för Karusellplan som gestaltad plats.

Här innebär vägförslaget att korsningen med Rörbyvägen kommer att signalregleras och förses med vänstersvängfält mot Rörbyvägen samt att vänstersvängfältet mot Karusellplan tas bort. Bedömningen är att karusellplan fortsättningsvis inte ska användas som infartsparkering. Busshållplatser utformas som fickhållplatser vilket innebär ett djup på 3,0m och med en längd som rymmer en led buss. Väderskydd kommer att finnas i båda riktningarna och gång- och cykelvägen leds bakom plattform och väderskydd. Flytten av busshållplatsen leder lokalt till att intrång i parken måste göras, men då den gamla tas bort lämnas yta tillbaka till parken där busshållplatsen ligger i dag.

Karusellplan – Malmen

Sträckan går genom hjärtat av värdsarvet vilket innebär att minsta möjliga intrång eftersträvas. Befintlig gång- och cykelväg tas i anspråk för nytt körfält och den nya gång- och cykelvägen går på södra/östra sidan med kantsten och gräsremsa, som varierar, som avskiljning mot vägen. För sektionen utnyttjas befintlig gång- och cykelväg, befintlig väg och befintlig gångväg. Vägsektionens körfältsbredder är 3,25 m och den dimensionerande hastigheten är 40 km/h.

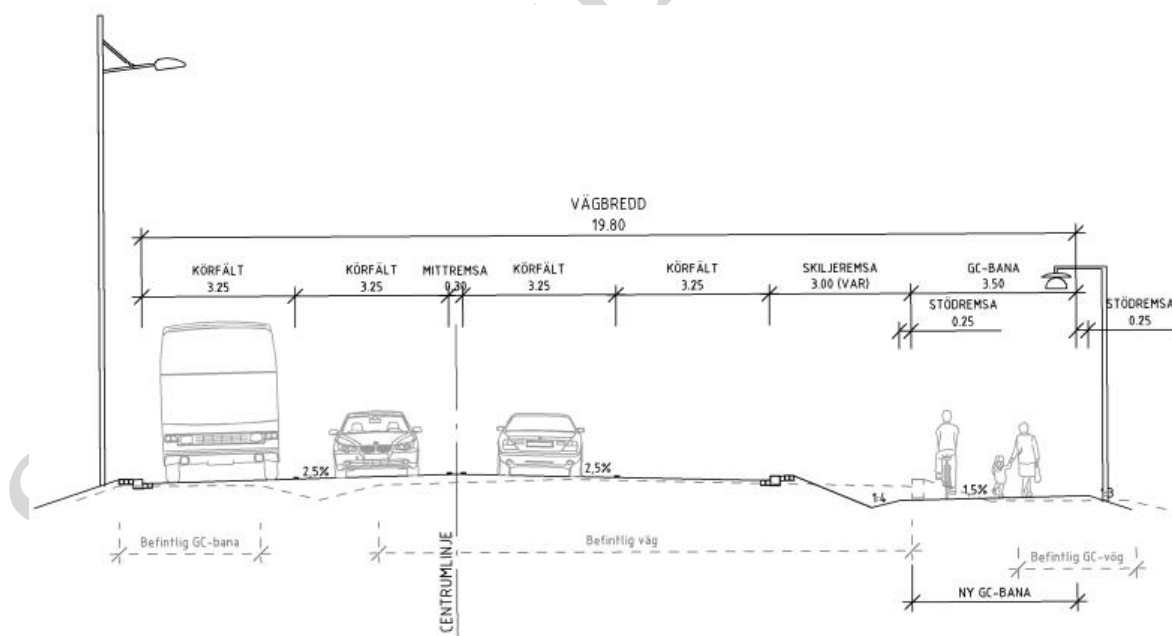


Bild 9. Vägsektion för sträckan Karusellplan– Malmen

Malmen - Drottningholm

Vägförslaget innebär att vägsektionen genom Drottningholm och förbi Malmen kommer att smalnas av vid vissa platser gentemot i dag. Gång- och cykelvägen i kanten av slottsparken kommer däremot att breddas till ca 3,5 m från dagens ca 2,0 m, detta för att rymma såväl cyklister som gående.

Ytan för dagens tre normalbreda körfält och gång- och cykelbanan längs muren mot Malmen kommer att omdisponeras till att rymma fyra smala körfält.

Bussfickorna kommer att ersättas med kantstenshallplatser som rymmer två ledbussar som stannar i busskörfältet. Väderskydd i båda riktningarna och gång- och cykelvägen leds bakom plattform och väderskydd vilket leder till lokalt intrång i parken vid den nya busshållplatsen mot Brommaplan men motsvarande yta lämnas tillbaka till parken vid den befintliga busshållplatsen. I riktning mot Ekerö smalnas hållplatsytan av eftersom gång- och cykelvägen projekteras på den södra sidan.

Vägsektionen behöver vara bredare på vissa ställen för exempelvis refuger men de blir inte bredare än vad vägen är idag.

Två av in- och utfarterna till Malmen föreslås att stängas. Det är Långa Radens västra anslutning och Malmbäckens anslutning. Anslutningarna föreslås stängas för att få en bättre trafiksäkerhet och ett bättre trafikflöde förbi Drottningholm. Detta gör att köbildning och osäkra trafikrörelser på platsen minskas.

Målsättningen har varit att hålla nere trafikrelaterade anläggningar som kommer att påverka kulturmiljön ytterligare och i stället skapa en tydligare och mer omhändertagen ståtlig entré till Slottet.

Körfältsbredderna kommer här att vara 3,25m och den dimensionerande hastigheten är 40km/h.

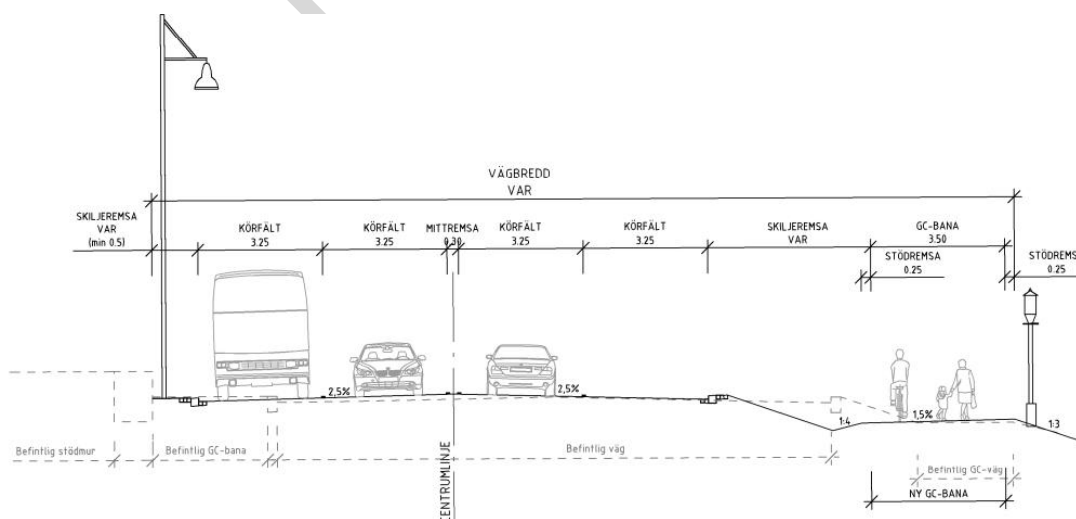


Bild 10. Vägsektion för sträckan Malmen –Drottningholm

Drottningholmsbron

Den befintliga bron breddas med ca 0,5 m på respektive sida vilket innebär att den rymmer samma sektion som genom Drottningholm. Mer breddning än så är inte möjlig eftersom beräkningar visar att befintlig konstruktion inte klarar av det.

Kärsön

Korsningen vid Brostugan behålls som oreglerad korsning med separata vänstersvängfält. Befintlig gång- och cykelväg tas i anspråk för det nya körfältet och den nya gång- och cykelvägen anläggs på södra/östra sidan med en bredd av 3,5 m samt separeras med kantsten. Målsättningen har varit att inrymma vägsektionen inom befintlig bergsskärning. Med den föreslagna vägsektionen uppnås detta.

Vägsektionen innebär att körfältsbredderna är 3,25m och den dimensionerande hastigheten är 60 km/h.

Busshållplatserna vid Brostugan utformas som fickhållplatser med ett djup på 3 m och med utrymme för en led buss.

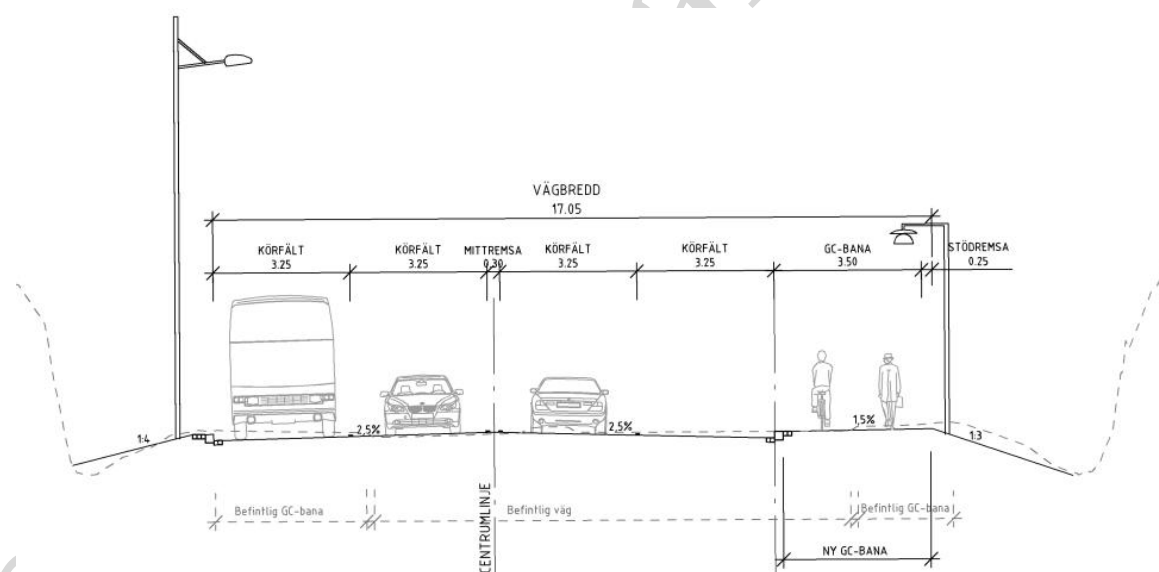


Bild 11. Vägsektion för Kärsön, genom befintlig bergsskärning

Nockebybron

Den befintliga bron breddas med ca 0,5 m på respektive sida vilket innebär att den rymmer samma sektion som genom Drottningholm. Mer breddning än så är inte möjlig då beräkningar

visar på att befintlig konstruktion inte medger det. Eftersom Nockebybron är en öppningsbar svängbro blir breddningen mer komplicerad än breddningen av Drottningholmsbron.

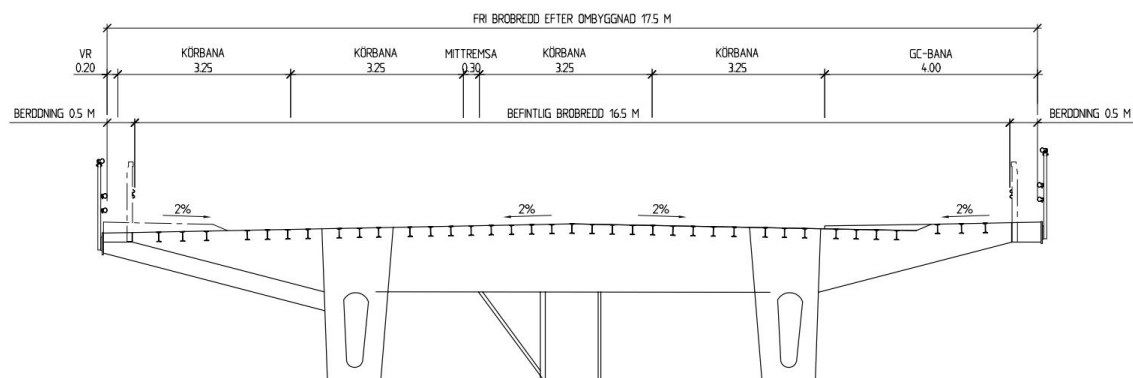


Bild 12. Typsektion för breddning av befintlig Drottningholmsbron samt Nockebybron

Nockeby

Sträckan mellan landfästet för Nockebybron och gångbron över Drottningholmsvägen breddas med ett körfält på norra/västra sidan över befintlig gångbana. Befintlig gång- och cykelbana på söder/öster sidan upprustas till 3,5m. Efter gångbron sker endast åtgärder av gång- och cykelbanan eftersom 4 körfält redan finns på sträckan fram till Gubbkärsvägen.

Busshållplatserna vid Nockeby utformas som fickhållplatser med ett djup på 3 m och utrymme för en led buss.

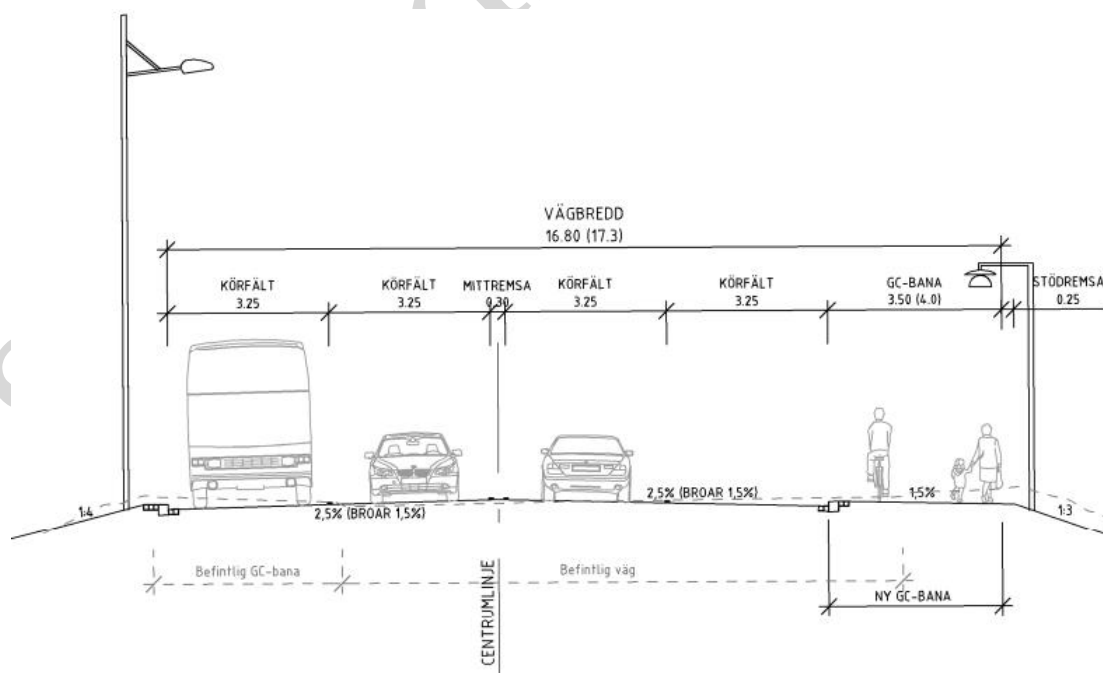


Bild 13. Vägsektion för sträckan Drottningholm-Nockeby

Alternativa utformningar

Ett antal olika alternativa lösningar för utformning av vägen och dess anläggningar har utarbetats inom ramen för arbetet med vägplanen. Avsikten är att finna de lösningar som uppfyller rimliga funktionskrav och som samtidigt ger en så begränsad påverkan på omgivningen som möjligt.

De olika alternativstudierna avser:

- 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.

4 Konsekvenser av förslaget

<Här görs en översiktlig beskrivning av hur ändamål och mål med det projekt som planen avser bedöms komma att uppnås. >

4.1 Trafiktekniska konsekvenser

Kommer att fyllas på med text innan slutliga förslagshandlingarna ställs ut för granskning.

4.1.1 Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Det övergripande målet stöds av två huvudmål i form av ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Ombyggnationen av Ekerövägen går i linje med detta och säkerställer vägens funktion i framtiden avseende kapacitet, framkomlighet och säkerhet.

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. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen skadas allvarligt eller dödas. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

4.1.2 Restid/ Framkomlighet

Ekerö till Brommaplan

Vägens utbyggnad innebär inte någon stor kapacitetsförändring i denna riktning samtidigt som trafiken förväntas öka markant till år 2035. Av den anledningen uppnås inte större förkortning av restiden än 1 till 2 minuter för både buss- och biltrafik på såväl för - som eftermiddag.

Nollalternativet innebär att korsningen (cirkulationsplatsen) Färentunavägen/Ekerövägen fortsatt har dagens utformning och ingen breddning sker, däremot förutsätts Förbifart Stockholm vara utbyggd. Med prognostiserad trafik för år 2035 blir cirkulationsplatsen extremt överbelastad och omätbara köer uppstår på Färentunavägen. Hundratals fordon kommer då inte förbi korsningen och avsaknaden av dessa fordon i den fortsatta simuleringen ger orealistiskt korta restider från trafikmodellen. Jämförelsen med nollalternativet i riktning från Ekerö mot Brommaplan redovisas därför inte.

Brommaplan till Ekerö

Utbyggnaden av Ekerövägen innebär att restiden för busstrafik från Brommaplan till Ekerö under eftermiddagstid förväntas bli ca 8 minuter respektive drygt 15 minuter kortare år 2035 jämfört med dagens situation och nollalternativet år 2035. Restiden för biltrafik på eftermiddagen förväntas öka med ca 1 minut jämfört med dagens situation men är fortfarande 14 minuter kortare än nollalternativet.

På förmiddagen kommer restiden för biltrafik att bli ca 1 minut längre jämfört med dagens situation men flera minuter kortare än nollalternativet. För busstrafiken innebär utbyggnaden fyra minuters restidsförkortning på förmiddagen jämfört med dagens läge.

4.1.3 Bytespunkter med koppling till andra transportsystem

4.1.4 Trafiksäkerhet

En konsekvens av sänkt hastighet är en ökad trafiksäkerhet och i samband med ombyggnaden utformas passager för gång- och cykeltrafikanter säkrare än i dag. Den planerade planskild gång- och cykel passage vid Färentunavägen minskar risken för olycka med oskyddade trafikanterna här.

4.2 Miljökonsekvenser

<I MKB beskrivs bland annat konsekvenserna av verksamheter eller åtgärder som enligt bestämmelser i miljöbalken ska undantas från förbud eller skyldigheter enligt balken, d.v.s. strandskydd, generellt biotopskydd och åtgärder som undantas från samråd enligt miljöbalken 12:6.>

Eftersom en MKB finns som en särskild handling kommer detta avsnitt vara översiktligt.>

Kommer att fyllas på med text innan slutliga förslagshandlingarna ställs ut för granskning.

4.2.1 Hälsa och säkerhet

Buller

Riktvärden för trafikbuller finns definierade i propositionen 1996/97:53. För väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur tillämpas följande riktvärden för trafikbuller:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 40 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Vid ombyggand av Ekerövägen (väg 261) tillämpas riktvärdet 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad, dock ska åtgärderna ställas i relation till vad som är kulturmiljö-, miljö mässigt, ekonomiskt och tekniskt motiverat.

I de fall utomhusnivån inte är möjligt eller rimligt att reducera till de nivåer som riktvärdena anger, ska inriktningen vara att vidta åtgärder så att åtminstone inte inomhusvärdena överskrids.

Utöver dessa riktvärden finns också riktvärden för rekreation och friluftsliv mer om detta finns att läsa i Miljökonsekvensbeskrivningen.

Kommer att fyllas på med text innan slutliga förslagshandlingarna ställs ut för granskning.

4.2.2 Natur- och kulturmiljö

Kommer att fyllas på med text inför slutliga förslagshandlingarna ställs ut för granskning.

Vattenskyddsområde

Hela vägplanen ligger inom vattenskyddsområde för Östra Mälarens råvattentäkt.

Strandskydd

Enligt 7 kap. 13-18 § miljöbalken gäller generellt strandskydd för Sveriges land- och vattenområden. På stora delar av Lovön och Kårsön gäller utökat strandskydd på 300 meter. En stor del av vägplanens sträckning på Lindö, samt över hela Kårsön, ligger inom strandskyddsområde. Där Drottningholmsbron tar fäste på Lovön råder 100 meter strandskydd. 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.

Det är länsstyrelsens uppgift att i granskningen av vägplanen göra en bedömning om strandskyddets syften beaktats på ett tillfredsställande sätt.

Biotopskydd

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 krongiket 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.

4.2.3 Hushållning med naturresurser

Kommer att fyllas på med text inför slutliga förslagshandlingarna ställs ut för granskning.

4.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

<I detta avsnitt ska redovisas vilka av de möjliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås i MKB som faktiskt ska utföras. Dessa ska också framgå av plankartan och fastställas. I det fall någon föreslagen åtgärd inte ska utföras ska det redovisas och motiveras.>

Kommer att fyllas på med text inför slutliga förslagshandlingarna ställs ut för granskning.

4.4 Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning

<Här kommer att redovisas för vilka ändamål och i vilken omfattning mark tas i anspråk inom vägplanen och vad motiven är för detta. Även hur avvägning gjorts mellan fördelarna med vald utformning och nackdelarna för den som tvingas avstå mark eller rättigheter kan behöva beskrivas.>

Väg 261, Ekerövägens breddning till fyra körfält sker med försiktighet och vägsektionen hålls ner till 16m, en vägsektion med normalbreda körfält, på Lindö och Lovö respektive 13,3 m vilket innebär en vägsektion med smala körfält, genom Drottningholm.

Rening av vägdragvatten kommer i huvudsak att ske i öppna gräsbevuxna diken och vägslänter. Mark kan komma att tas i anspråk för att säkera funktionen av sådant dike.

Vid Tappstöm och fram till korsningen med Färentunavägen, väg 800, tas ny mark i anspråk för den nya vägsträckningen väster om befintlig bro samtidigt utgår gamla vägen ur allmänt underhåll och återställs till åkermark respektive parkmark.

Mellan Färentunavägen och Lindötunnel tas ny mark i anspråk i anslutning till befintlig väg på den norra/västra sidan som utgörs av ytan mellan den gamla vägen, Wallenbergs allé, och befintlig väg. Delar av denna yta kommer att tas i anspråk för infiltrationsyta för dagvatten.

Mellan Edeby och Kanton samt på Kärson utnyttjas befintligt vägområde för befintlig gång- och cykelväg på norra/västra sidan för breddningen medan ny mark tas i anspråk på den södra/östra sidan för den nya gång- och cykelvägen.

Den smala sektionen på 13,3 m förbi Drottningholm innebär att endast mark för vägslänt behöver tas i anspråk. Detta är möjligt eftersom körfält och gång- och cykelbanan görs smal på denna sträcka.

Strax norr om Edeby ligger fastigheten Finnbo. På en sträcka förbi denna fastighet kommer hela breddningen av vägsektionen att ske på södra/östra sidan för att undvika konflikt med privat anläggning. Likaså har gång- och cykelvägen lokalt vid Kanton, utformats med kantsten mot vägen för att minska intrånget i fastigheten på södra/östra sidan av korsningen.

4.5 Påverkan under byggnadstiden

<Beskrivning av förutsebar påverkan>

Kommer att fyllas på med text innan slutliga förslagshandlingarna ställs ut för granskning.

5 Genomförande och finansiering

5.1 Formell hantering

<Här kommer att beskrivas omfattning och rättsverkan av fastställelsebeslut, eventuell förändring av väghållningsansvar etc.

Redogörelse för vilka kommunala planer som berörs, hur dessa behöver hanteras samt status för dem. >

Syftet med vägplan är att:

- ge väghållaren tillstånd att bygga vägen
- ge möjlighet till markåtkomst med vägrätt
- reglera väghållaransvaret, det vill säga fastslå vilka delar i projektet som skall utgöra allmän väg och väganordning.

Kommunen skall tillhandahålla den mark eller det utrymme som måste tas i anspråk som nytt vägområde för statlig allmän väg inom detaljplan med kommunalt huvudmanaskap.

Fastställelseprövning

Väglagen (1971:948) och vägförordningen (2012:707) innehåller regler om byggande av väg, drift av väg, vägrätt, ersättning när mark tas i anspråk m.m. Lagen gäller för allmänna vägar, d.v.s. riksvägar och länsvägar. I lagen slås fast att vägplan ska upprättas för åtgärder som innebär byggande av väg i lagens mening.

Det färdiga förslaget till Vägplan kommer att finnas tillgänglig för granskning. Information om var planen hålls tillgänglig och under vilken tid kommer att kungöras genom annons i tidning och på Trafikverkets hemsida. En särskild underrättelse om granskningen kommer att skickas ut med rekommenderat brev till särskilt berörda fastighetsägare och rättighetshavare. Under granskningstiden finns möjlighet att lämna skriftliga synpunkter på förslaget.

Efter granskningstiden skickas Vägplanen till Länsstyrelsen för yttrande.

Om Länsstyrelsen tillstyrker planförslaget kommer Vägplanen sedan att skickas till Trafikverkets planprövningsenhet för beslut om fastställelse. Fastställelsebeslutet kungörs i tidning, och en särskild underrättelse om beslutet skickas till de som särskilt berörs, berörda kommuner, länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och övriga som lämnat skriftliga synpunkter.

Ett beslut om fastställelse av Vägplanen kan överklagas till regeringen. Hur och under vilken tid överklagande sker kommer att framgå av kungörelsen och underrättelsen.

Lagen innehåller vidare regler om vem som får överklaga olika typer av beslut enligt väglagen och om vilken instans som prövar överklagandena. Trafikverkets beslut att fastställa vägplan prövas av regeringen.

Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägområde för allmän väg i vägplan omfattar förutom för själva vägens utrymme för väganordningar.

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller på annat utrymme för vägen med stöd av en upprättad, fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor samt andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggande av väg kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrånget och annan skada.

- Nytt vägområde om ca m² kommer att tas i anspråk för breddning och ombyggnad av ny vägdel.
- Tillfällig nyttjanderätt under byggtiden under.... år för etableringsytor och omläggning av tillfällig väg kommer att tas i anspråk om ca m².
- Eventuellt kan även Inskränkt vägrätt bli aktuell. Detta innebär att väghållaren inte får full rätt att bestämma över marken eller utrymmet. Detta väljs när det är lämpligt att kombinera användningen för vägändamålet med annan markanvändning. Exempel kan vara tryckbank som kan användas för skogs- eller jordbruk.

Inom område med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser uppkommer ingen vägrätt. Kommunen tillhandahåller den mark eller utrymme som behövs för vägen.

Indragning av väg

Befintlig bron över Tappström och befintlig väg från bron fram till korsningen med Färentunavägen (väg 800) kommer att utgå ur allmänt underhålls och återsälls till åkermark samt återgår till markägaren.

Stängning av anslutningar

Två anslutningar vid Malmen stängs, Långa Radens västra anslutning och Malmbäckens anslutning.

Ändrat väghållarskap

Befintlig gamla vägen från korsningen Färentunavägen (väg 800) förbi Lindö Tunneln, kommer att få ändrad väghållarskap och tas in som allmän väg. Detta kommer att regleras i särskilt beslut från Trafikverkets planprovningsenhet.

Indragning av väg

Befintlig bron över Tappström och befintlig väg från bron fram till korsningen med Färentunavägen (väg 800) kommer att utgå ur allmänt underhålls och återställs till åkermark samt återgår till markägaren.

Två anslutningar vid Malmen stängs, Långa Radens västra anslutning och Malmbäckens anslutning.

Kommunala planer

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.

Stockholms stads översiktsplan – Promenadstaden – antogs 2010.

Vägplanförslaget berör:

Byggnadsplan Tappstöm 1.1 och Ekebyhov 1.1 mfl, nr 30) samt en senare ändring av en del av denna plan (nr 38).

Detaljplan Nockebybron mm Pl 7183 stämmer och stadsplan Pl 5504 kvarteret Ceremonien och Drottningholmsvägen m.m.

Kommer att fyllas på med text innan slutliga förslagshandlingarna ställs ut för granskning.

5.2 Genomförande

<Här kommer att beskrivas hur projektet är tänkt att genomföras i den omfattning detta är beslutat, t.ex. ifråga om organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av väg- eller järnvägsplanen. Här ska också redovisas vilka följdåtgärder som planeras genomföras i projektet men som inte fastställs.

Redovisning av vilka tillstånd och dispenser som bedöms behövas för genomförandet.>

Kommer att fyllas på med text innan slutliga förslagshandlingarna ställs ut för granskning.

5.3 Finansiering

< En redovisning av kostnader och koppling till den nationella transportplanen samt eventuell medfinansiering kommer att framgå av detta avsnitt >

Kommer att fyllas på med text innan slutliga förslagshandlingarna ställs ut för granskning.

Medel till vägprojektet finns upptaget i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021. I denna plan är projektet upptaget att byggstarta år 2017.

_____ <datum>

Ort, datum

Projektledare

Samrådshandling