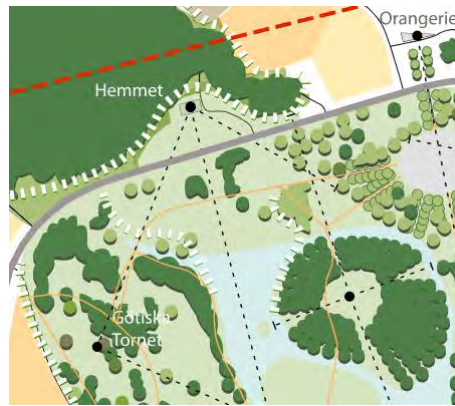
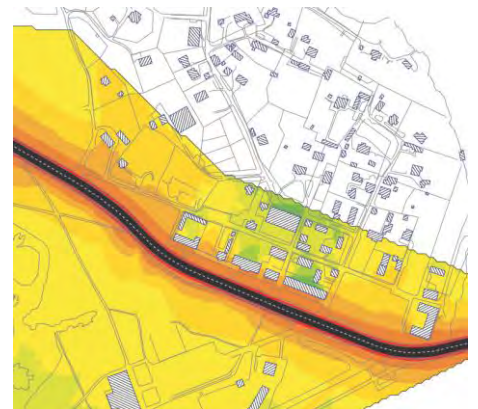
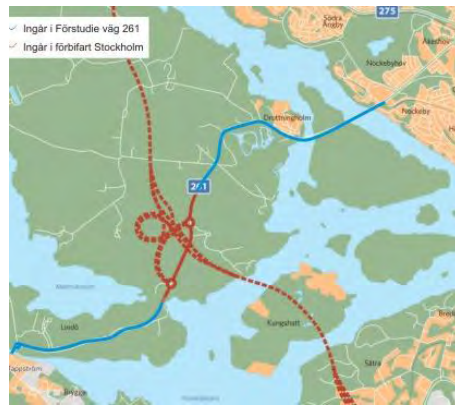


Komplettering av förstudie

Ekerövägen väg 261

Tappström – Nockeby

Smal fyrfältsväg med busskörfält



Samrådshandling

Dokumenttitel: Komplettering av förstudie, Ekerövägen, väg 261, Tappström–Nockeby, smal fyrfältsväg med busskörfält

Skapat av: Trafikverket

Dokumentdatum: juni 2011

Dokumenttyp: rapport

Dokument-id:

Ärendenummer:

Objektnummer: 106617

Version: Samrådshandling

Publiceringsdatum: juni 2011

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Karin Stadler, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Magnus Dahlström, Atkins Sverige AB

Tryck: juni 2011

Distributör: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg, telefon: 0771-921 921

Inledning	5
Läsanvisning.....	6
Vägen	7
Vald sektion – vägens breddmått	7
Profil – vägens höjdläge.....	8
Broarna	8
Konsekvenser	8
Hastigheten	12
Hastigheter på delsträckorna	12
Restid	13
Buller.....	13
Konsekvenser	13
Gång- och cykeltrafik.....	15
Konsekvenser	15
Landskap och gestaltning	19
Platsspecifika landskaps- och gestaltungsåtgärder	21
Belysning.....	31
Konsekvenser	32

Bilagor

Bilaga 1 – Vägteknisk presentation av delsträckor

Bilaga 2 – Broar

Bilaga 3 – Vägritningar

Bilaga 4 – Landskaps- och gestaltungsritningar

Bilaga 5 – Trafikanalys

Bilaga 6 – Landskapsanalys

Bilaga 7 – Bullerkartor

Inledning

Denna rapport, om smal fyrfältsväg med busskörfält Ekerövägen, väg 261, är en komplettering av förstudien från 2010 för Ekerövägen Nockeby–Tappström, väg 261.

Arbetet med förstudien för Ekerövägen inleddes 2008 och blev klart 2010. Förstudien har varit på samråd och länsstyrelsen i Stockholm har beslutat att projektet kan medföra betydande miljöpåverkan.

En komplettering avseende reversibla körfält är också genomförd och avstämd med samrådsgruppen för Ekerövägen (samrådsgruppen utgörs av representanter från länsstyrelsen, Ekerö kommun, Statens fastighetsverk, Riksantikvarieämbetet, Ståthållarämbetet och Storstockholms Lokaltrafik). Alternativet reversibla körfält för Ekerövägen ansåg gruppen inte uppfyllde projektmålen för förstudien.

Flera åtgärder från förstudien är genomförda, som ändrade öppningstider för broar och optimering av befintliga signalanläggningar. Andra har utretts vidare, till exempel ombyggnad av korsning vid Drottningholms slott. Trafikverket valde att inte enskilt gå vidare med denna åtgärd på grund av önskemål från bland annat Riksantikvarieämbetet, som förespråkade att Trafikverket skulle se på åtgärder inom världsarvet i ett helhetsperspektiv.

Utöver detta har det tidigare gjorts flera utredningar samt försök med samåkning i kollektivkörfältet.

Den 7 april 2011 skrev Statens fastighetsverk, Riksantikvarieämbetet, Ekerö kommun och Trafikverket en överenskommelse om inriktning för fortsatt arbete med Förbifart Stockholms anslutning till Ekerövägen och för Ekerövägen i sig. Trafikverket gav därför i uppdrag att göra en komplettering av pågående förstudie – att utreda ett nytt alternativ med fyra smala körfält i syfte att åstadkomma en robust väg- och kollektivtrafikförbindelse mellan Ekerö centrum och Nockeby utan att världsarvets värden hotas. Den här kompletteringen ska samrådats, och samrådsmaterialet har tagits fram med samrådsgruppen för Ekerövägen i en synkroniserad process med Förbifart Stockholm.

Åtgärder som förbättrar möjligheterna till kollektivt resande, indikerar att begränsande ombyggnadsåtgärder bör prioriteras. Detta synsätt har stöd i den så kallade fyrstegsprincipen, att lösningar inom befintlig infrastruktur prioriteras före nybyggnadsåtgärder. Det förslag som nu studerats med ytterligare ett körfält medför att busstrafiken får eget körfält både till och från Ekerö. På så sätt prioriteras bussen i rusningstrafik och slipper köa med annan trafik. Ett samarbete med Stockholm stad har initieras i syfte att utreda hela resan mellan Ekerö centrum och Brommaplan.

Fyrstegsprincipen föreskriver att åtgärder för att minska resande eller flytta resande till lämpligare trafikslag ska eftersträvas. Därför har åtgärder som förbättrar förutsättningarna för att åka buss eller cykla, i kombination med information och kommunikation om resenärers attityder och beteenden, varit viktiga att belysa i rapporten.

Förslagets framgång bygger på samverkan och helhetssyn på gestaltning, hastigheter, vald vägteknisk utformning och olika miljöförbättrande åtgärder.

En medvetet utformad väg med ökat fysiskt utrymme, kan förbättra och förstärka historiska, visuella och funktionella samband inom världsarvet, vilket kompletteringen av förstudien ska visa.

Läsanvisning

Kompletteringen inleds med en genomgång av de föreslagna åtgärderna. Dessa presenteras kring de ämnen vilka diskussionerna har kretsat i samrådsgruppen för Ekerövägen. Läsare som vill fördjupa sig i analyser som lett fram till de föreslagna åtgärderna finner dessa som bilagor sist i rapporten.

Vägen

Förslaget är att bygga ett nytt körfält utmed Ekerövägen. Skälet är att det behövs för att öka framkomligheten och tillförlitligheten för bussarna mellan Brommaplan och Ekerö centrum. I dag finns en fil för all trafik mot Ekerö. Där uppstår det långa köer på eftermiddagarna. Bilar och bussar måste samsas vilket medför förseningar. Det leder till att bussen inte kan hålla tidtabellen. Många väljer att köra bil i stället.

Ett samarbete har påbörjats med Stockholms stad och SL om att utreda hela bussresan mellan Brommaplan och Ekerö centrum.

Ett nytt körfält innebär att vägen breddas från dagens tre till totalt fyra körfält. På vissa sträckor kan det fjärde körfältet få plats genom en omDispositionering av vägytorna. Exempelvis vid entrén till Drottningholm kan ytor som i dag används för vänstersvängfält omDispositioneras till att inrymma det fjärde körfältet. På andra sträckor behöver den befintliga gång- och cykelvägen flyttas åt sidan för att man ska få plats med det fjärde körfältet. Ombyggnaderna görs i omedelbar närhet av befintlig väg. En detaljerad bild av ombyggnaderna och vilken mark som påverkas syns i ritningarna i bilaga 3.

Korsningarna anpassas för att minimera trafikrisker, köer och fördröjningar. Trafiksignaler ses över och trafiksäkra övergångsställen för fotgängare och cyklister byggs. Stråvan med korsningarna på sträckan är att renodla bland material, skyltar, belysning med mera och att strama upp miljön till lättbegripliga tre- och fyrvägs korsningar.

Det regionala gång- och cykelstråk som löper utmed vägen kommer att finnas kvar och förbättras. Om stråket hamnar norr eller söder om vägen är inte bestämt men målsättningen är att stråket ska ha så hög tillgänglighet och vara så trafiksäkert som möjligt för att uppmuntra till ökad cykelpendling. Se kapitlet Gång- och cykeltrafik.

Vägen mellan Nockeby och Ekerö centrum går genom olika miljöer. Därför bör vägen anpassas till de olika miljöerna för att underordna sig landskapets övriga värden. Se kapitlet Landskap och gestaltning. En detaljerad redovisning av vägens delsträckor, de broar som påverkas och ritningar återfinns i bilagorna.

Vald sektion – vägens breddmått

Samtliga föreslagna sektioner återfinns i bilaga 3

På sträckan mellan Drottningholmsbron och Kantongatan har särskild hänsyn tagits till passagen av världsarvet. Därför har avsteg gjorts från de rekommendationer och riktlinjer, som normalt används vid vägutformning. Avstegen gäller en del mått och material. Inga avsteg har gjorts på bekostnad av trafiksäkerhet. Stråvan har varit att inrymma de fyra körfälten och en tillräckligt bred gång- och cykelväg inom ett så smalt område som möjligt.

Övriga delsträckor utformas med hänsyn tagna till de landskapsrum vägen befinner sig i men med färre avsteg från regler och rekommendationer. Sträckan Nockeby–Drottningholmsbron bör gestaltas likt befintliga Drottningholmsvägen. Dock behöver den befintliga avsmalningen till tre körfält öster om Nockebybron breddas till fyra körfält.

Mellan Kantongatan och Tappström anpassas utformningen för att stämma överens med den föreslagna utformningen i projektet Förbifart Stockholm.

I kapitlet Landskap och gestaltning presenteras vald vägutformning ur ett mer beskrivande perspektiv avseende materialval och utseende.

Profil – vägens höjdläge

Generellt sett ändras inte profilen på vägen. En mindre profilsänkning på 0,5–1,0 meter kan vara gynnsam vid Hemmet och vid Malmen. Profilsänkningen och dess påverkan på den visuella miljön beskrivs närmare i kapitlet Landskap och gestaltning.

Broarna

På sträckan mellan Nockeby och Tappström finns tre broar som alla påverkas av förslaget. Dessa är Nockebybron, Drottningholmsbron och Tappströmsbron. För att inrymma fyra körfält och en gång- och cykelväg krävs olika grader av ny- och ombyggnad. Detta presenteras utförligare i bilaga 2 – Broar.

Konsekvenser

Förändrat fysiskt utrymme – Vägen blir bredare. Mycket av breddningen kan ske inom ytor som i dag används för trafikändamål men vägen kommer att ta mer mark i anspråk. Genom att planera för så smal sektion som möjligt kan de negativa effekterna av denna breddning minimeras. Visuellt anses inte breddningen försämra landskapsbilden vare sig i de slottsnära miljöerna eller i det öppna landskapet. I det öppna landskapet ska vertikala element såsom mitträcken och belysningsstolpar undvikas om möjligt. I det slottsnära landskapet föreslås en utformning som är anpassad till slottet i syfte att ansluta till den visuella miljön i området och om möjligt förstärka historiska och visuella samband.

Barriäreffekter – Vägens barriäreffekt ökar något då ingen trafik är tänkt att passera över vägens mittlinje utom vid iordningställda korsningar. Det är viktigt att fortsätta planeringen för vägens ombyggnad i nära samråd med de som lever och verkar utmed vägen för att i detalj förstå behoven av att korsa vägen och kunna erbjuda acceptabla lösningar. Befintligt jord- och skogsbruk ska fortsatt kunna utföras på ett rationellt sätt. Även en detaljerad förståelse av viltstråk och i övrigt hur fauna passerar en bredare väg behövs i den fortsatta planeringen.

Ett sätt att minska den visuella barriäreffekten är att, där vägen ligger högt i landskapet, sänka profilen.

Profilsänkning av vägen – Lokala sänkningar av vägprofilen skulle kunna medföra en förbättring av den visuella miljön och minskade visuella barriäreffekter. Viss bullerdämpning kan också uppnås. En sänkning av Ekerövägens profil i kombination med någon form av vall, terrassering eller mur kan bidra till en minskning av passerande fordons negativa visuella effekter och bullereffekter på den engelska parken. Risken finns att en sänkning av vägen kan rent visuellt bryta detta samband om inte stor hänsyn tas till hur vägen anpassas mot parken och hur visuella stråk hanteras i utformningen.

En annan konsekvens av att sänka vägen, utöver eventuella positiva effekter på den engelska parken, är att nya landskapselement i form av gräsvallar, terrasseringar

och/eller murar kommer att skapas. Dessa element måste utformas med stor omsorg för att inte uppfattas som främmande landskapselement. Om vägens anpassning mot parkområdet uppfattas som främmande kommer vägen att framstå som ett nytt och avvikande inslag i världsarvets historiska miljö.

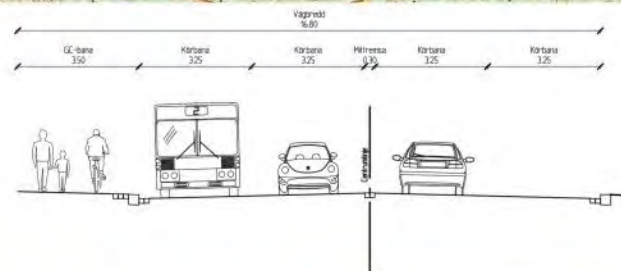
En sänkning av Ekerövägen kan medföra positiva effekter vid Malmen och Hemmet. Vid Malmen ligger Ekerövägen 2 till 3 meter högre än den engelska parken med konsekvensen att visuella störningar och bullerproblem blir mer markanta.



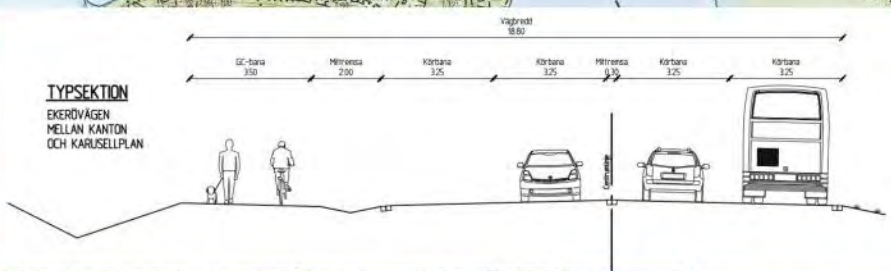
Typsektion mellan Karusellplan och drottningholm



TYPSEKTION
EKERÖVÄGEN
MELLAN KARUSELLPLAN
OCH DROTTNINGHOLM



TYPSEKTION
EKERÖVÄGEN
MELLAN KANTON
OCH KARUSELLPLAN



Principer för sektioner och hastigheter utmed Ekerövägen

Hastigheten

De hastighetsgränser som föreslås nedan bygger på en balans mellan en rad faktorer. Restid, framkomlighet, miljöbelastning, påverkan på världsarvet och trafiksäkerhet behöver alla vägas in i förslagen till ändrade hastighetsgränser. För att uppnå god trafiksäkerhet anpassas hastigheten till trafiksituationen. Ju större risken är att kollidera med oskyddade trafikanter, desto lägre hastighetsgräns. Ett viktigt projektmål är att framkomligheten för kollektivtrafiken förbättras. För att uppnå detta projektmål kan inte hastigheterna sättas hur låga som helst. Världsarvet Drottningholm är idag stört av den trafik som går på Ekerövägen. Trafiken innebär negativa miljökonsekvenser och hotar de värden som är anledningen till att området har världsarvsstatus. För att förbättra denna situation behöver hastigheterna minska. Ytterligare en aspekt vid val av hastighetsgräns är att efterlevnaden ska vara hög. Trafikanten ska acceptera att hålla de hastigheter som skyltas. Skyltad hastighet och vägmiljö måste stämma överens. Det är därför inte lämpligt att ha låga hastigheter där vägen och landskapet inbjuder till betydligt högre hastigheter.

Nyligen tog Trafikverket ett inriktningsbeslut att gå mot jämna hastighetsgränser, kompletterat med 30 km/tim för vissa delar av tätorter. Vägens standard och säkerhet, tillsammans med kunskap om hur mycket människokroppen tål vid krock, bestämmer om hastigheten ska justeras uppåt eller nedåt.

Generellt föreslås nya hastigheter på sträckan. På Ekerövägen är hastigheterna 40, 60 och 80 km/tim föreslagna att användas. Förbi Drottningholm, inom det område som är klassat som världsarv bör hastigheterna hållas nere för att skona de känsliga miljöerna kring vägen. Dessutom vistas ett stort antal fotgängare nära vägen vilket innebär att hastigheten bör vara låg.

Hastigheter på delsträckorna

Mellan Drottningholm och Brommaplan är en hastighetsgräns på 60 km/tim föreslagen vilket innebär en sänkning från 70 km/tim över Kärsön och en höjning från dagens 50 km/tim på resterande sträcka in mot Brommaplan. Sträckan kommer att diskuteras med Stockholms stad som är väghållare på en del av sträckan.

På sträckan mellan Vilan och i höjd med Lindötunneln är 60 km/tim föreslagen hastighetsgräns jämfört med dagens 70 km/tim. Denna hastighet innebär en balans mellan god framkomlighet och en väg som har förutsättningarna att smälta in i det omgivande landskapet. Mitträcke kan undvikas och körfälten kan göras smalare än om det hade varit 80 km/tim. 60 km/tim är en hastighet som kan behållas förbi de två cirkulationsplatserna som ansluter till Förbifart Stockholm. En jämn hastighet är gynnsamt ur miljösynpunkt. Dessutom undviks ett antal skyltar som stör landskapsbilden.

På sträckan mellan Lindötunneln och Tappström är vägen i huvudsak fri från korsningar och närboende. Här kan 80 km/tim vara en lämplig hastighetsgräns. Detta innebär en hastighetshöjning jämfört med dagens 70 km/tim.

Sträckan mellan Vilan och Drottningholmsbron bedöms som den mest känsliga där 40 km/tim föreslås. Då passerar trafiken genom området på ett trafiksäkert sätt och körfältsbredderna kan hållas nere. Bussarna kan stanna i kollektivtrafikkörfältet utan att

svänga in i en hållplatsficka. 40 km/tim medför att vägen kan ta så lite plats som möjligt genom världsarvsområdet.

Hastigheten på sträckan mellan Vilan och Kantongatan/Lovö kyrkallé kan diskuteras vidare. Att förlänga 40 km/tim fram till Kantongatan skulle innebära 40 inom hela världsarvsområdet och att korsningen vid Kantongatan hamnar inom området för 40 km/tim vilket är positivt. Nackdelen är att sträckan går genom ett öppet landskap där efterlevnaden av 40 bedöms som låg. Åtgärder utmed vägen såsom alléplantering för att stötta det önskade beteendet bedöms som nödvändiga. Restiden påverkas endast marginellt.

Restid

I dag varierar restiden mellan Brommaplan och Ekerö centrum beroende på vilken tid på dygnet man åker. En resa med buss mellan Brommaplan och Ekerö centrum tar utan köer drygt tjugo minuter. Under eftermiddagsrusningen kan tiden öka till över trettio minuter. Mot Brommaplan, där det redan idag finns ett körfält för buss i högtrafik, sker inga större förändringar. Vissa förbättringar i korsningar innebär bättre framkomlighet men den totalt sett lägre hastigheten på hela sträckan innebär en tidsökning med cirka en minut. En utförligare trafikanalys återfinns i bilaga 5.

Något som projektet inte kan påverka eller förändra är överbelastningen i vägnätet i övriga Stockholmsregionen i rusningstrafik. För bilresenärer som färdas mot Stockholm på morgonen kommer det även fortsättningsvis att vara köer omkring och efter Brommaplan. Önskemålet är att framkomligheten för bussarna förbättras så mycket att bilister väljer bussen i stället. Arbetet med att öka andelen resor med kollektivtrafik är angeläget.

Buller

Hastigheten på fordonen påverkar i hög grad bullernivåerna. För att uppnå en förbättrad bullersituation genom världsarvet är en lägre hastighet på 40 km/tim gynnsam. Tyst asfalt har endast marginell påverkan på bullernivåerna vid 40 km/tim. Denna typ av beläggning kan vara aktuell att använda på delar av 60-sträckorna. Åtgärderna som föreslås bidrar till en jämnare hastighet och därmed en bättre ljudmiljö.

Bullerkartor över slottsparken som jämför dagens situation med framtida scenarion återfinns i bilaga 7.

Konsekvenser

Framkomlighet och restid - Genom ombyggnaden av vägen uppnås en hög tillförlitlighet. Som resenär kan man lita på att komma fram i beräknad tid. Den resväg som gynnas mest av ombyggnaden och som är ett av projektets huvudmål är den mot Ekerö centrum på eftermiddagen. Här uppnås en sänkning av restiden med cirka 25 procent, från 20 till 15 minuter. Detta trots att trafiken ökar och att de nya hastighetsgränserna medför en något lägre genomsnittshastighet på sträckan. Om man jämför med dagens besvärligaste situationer när köerna är som längst och med restider upp mot en halvtimme, uppnås nästan en halvering av restiden ner till 15 minuter. I övriga res-relationer och tider på dygnet är förändringarna små. Mot Brommaplan finns redan två körfält och den föreslagna sänkningen av hastigheten genom världsarvet innebär att restiden ökar cirka en minut. Detta ska vägas mot de stora positiva konsekvenserna för miljön inom världsarvet.

Ökad trafiksäkerhet – En konsekvens av sänkt hastighet är en ökad trafiksäkerhet. I samband med ombyggnaden kan passager för gång- och cykeltrafikanter göras säkrare än de är i dag.

Förändrade hastighetsgränser bidrar positivt till att minska CO2-utsläpp, bullernivåer och partikelhalter. Om fordonen kan hålla någorlunda jämn hastighet och undvika ett stort antal inbromsningar och accelerationer påverkas den upplevda bullersituationen.

Förändrade trafikmängder – Trafiken förväntas öka i regionen. En årlig trafikökning på 1,9 % är det vedertagna måttet som används vid planering. Under perioden 2010 till 2020, alltså innan Förbifart Stockholm förväntas vara invigd sker denna trafikökningen även på Ekerövägen och genom världsarvet. Genom ombyggnad av vägen med anpassade hastighetsgränser skapas förutsättningar för minskad/oförändrad miljöbelastning och ökad trafiksäkerhet trots ökad trafik.

Trafiken förväntas öka i hela regionen men i och med öppnandet av Förbifart Stockholm sker en omfördelning av trafiken. Det innebär att trafiken ökar väster om Förbifart Stockholm men förblir i stort sett vid 2020 års nivå öster om. En ökande trafik genom världsarvet är identifierat som ett hot mot värdena. Den prognostiserade trafikförändringen tyder på att detta hot bör kunna undvikas. Överenskommelsen nämner att kompletterande åtgärder ska vidtas för att säkerställa att trafikökningen begränsas.

Trafikanalysen, i bilaga 5, diskuterar även effekten av en överflyttning av resenärer från bil till buss. En ökad andel kollektiva resor innebär att resandet kan öka utan att totaltrafiken ökar i samma grad. Ju större andel kollektiva resor desto färre bilar.

Då projektet befinner sig i förstudieskede har mycket av miljökonsekvensarbetet skett på resonemangsnivå. I en fortsatt planering kommer detaljerade miljökonsekvensbeskrivningar att upprättas som i detalj undersöker vägens påverkan.

Gång- och cykeltrafik

I dag finns ett regionalt cykelstråk mellan Ekerö och Stockholm. Det används för arbetspendling, rekreations- och motionsändamål. Vid en ombyggnad av Ekerövägen ska stråket bibehållas och om möjligt förbättras för att i än högre grad uppmuntra människor att välja cykel. Det fjärde körfältet påverkar gång- och cykelvägen vilken på vissa sträckor behöver sidoförskjutning något.

Kartan som följer visar två huvudalternativ. Dessa är att förlägga stråket antingen norr eller söder om vägen. Det är en fördel för tillgängligheten och trafiksäkerheten om stråket inte växlar sida mer än nödvändigt. Om inte stråket kan läggas helt och hållet utmed ena sidan så finns det några platser som är lämpliga för sidbyte. Dessa är vid den bro över Ekerövägen som planeras för Förbifart Stockholm, vid Kantongatans korsning med Ekerövägen där det skulle kunna gå att korsa under Ekerövägen, planskilt, eller på Kärsön.

Under Drottningholmsbron kan en planskildhet för gående anläggas. Skolklasser och andra organiserade besök till Drottningholm kan informeras om den trafiksäkra lösningen.

Cykelstråkets fortsatta sträckning mot Brommaplan och Stockholm är viktig för att uppnå en god komfort för hela resan. Samarbetet med Stockholms stad måste även inkludera cykelfrågor.

Bredden på stråket bör vara tillräckligt för att uppnå en god tillgänglighet och trafiksäkerhet. Bredd väljs utifrån hur många gående och/eller cyklande som ska få plats i bredd. På landsbygd är det vanligt att man väljer tre cyklister eller två cyklister och en fotgängare. På lite trängre platser, som vid passagen av Drottningholm, kan en cyklist och två gående vara en lämplig bredd. Det innebär att stråket på landsbygd bör vara 4,0–4,5 meter, beroende på sidoområde, och vid Drottningholm 3,0–3,5 meter. Det smalare måttet vid Drottningholm bör endast övervägas om det av någon anledning anses uteslutet med det bredare måttet då risken för kollision ökar och risken för att stråket inte ses som ett attraktivt alternativ till bil också ökar. Vid passagen av Drottningholm, där ett stort antal fotgängare går och uppehåller sig nära cykelstråket, bör även cyklisternas hastighet anpassas till en trafiksäker nivå.

Konsekvenser

För- och nackdelar med de olika förslagen till placering av gång- och cykelväg redovisas på kartan på nästa sida.

Att komplettera övergångsstället vid Drottningholm med en planskild gångpassage under Drottningholmsbron är ett positivt komplement oavsett vilken sida gång- och cykelvägen placeras på. Det avlastar övergångsstället och innebär en möjlighet att korsa vägen planskilt för exempelvis skolklasser och större besöksgrupper.

Att förbättra förutsättningarna för buss och cykel med busskörfält och bra cykelförbindelse skapar möjlighet att öka cykel- och busspendlingen.

Edeby - Kärösön

Gång- och cykelvägen kan förläggas på endera sidan av Ekerövägen. Om inte samma sida kan bibehållas på hela sträckan finns möjlighet att korsa planskilt vid Kantongatan och på Kärösön.

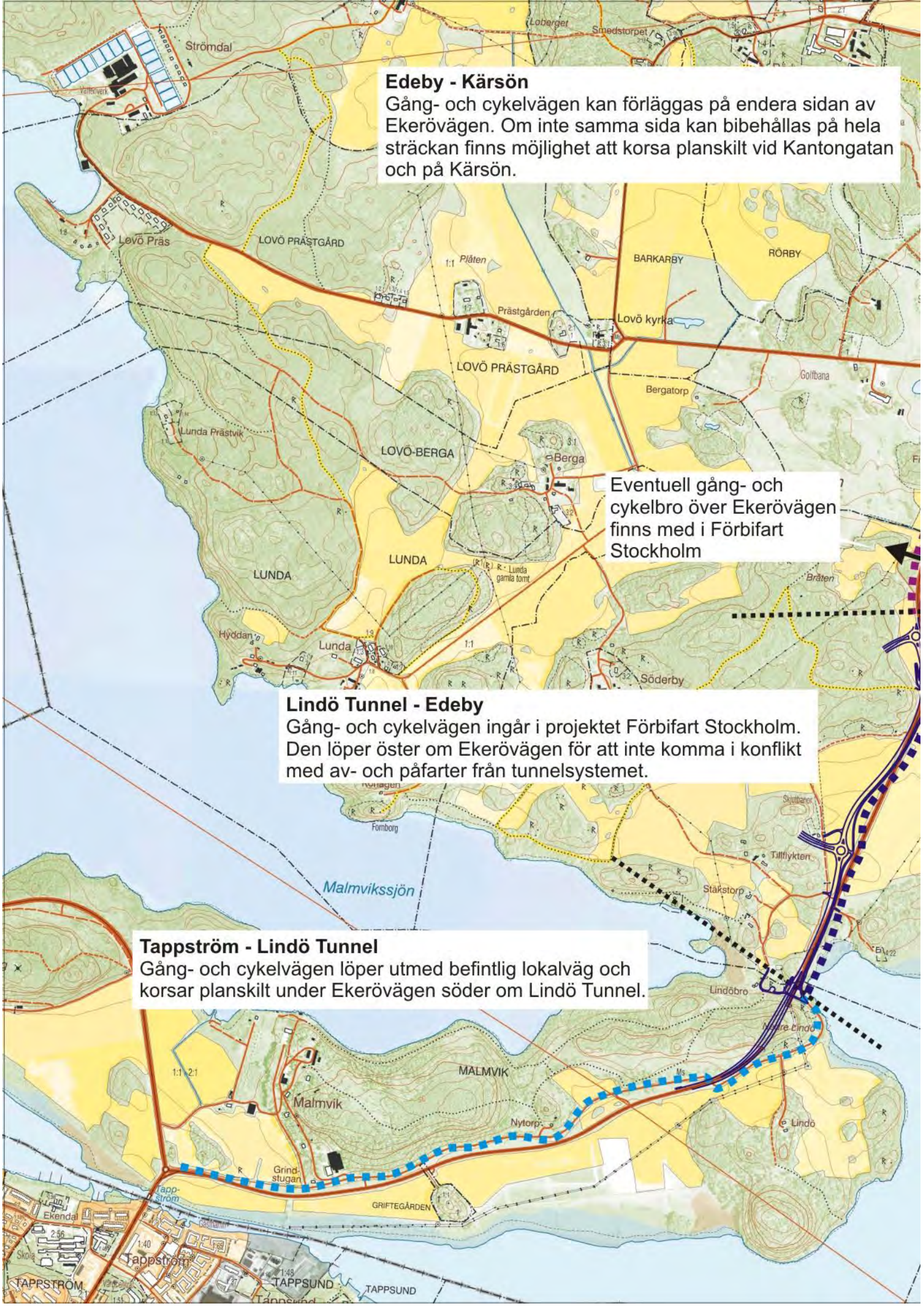
Eventuell gång- och cykelbro över Ekerövägen finns med i Förbifart Stockholm

Lindö Tunnel - Edeby

Gång- och cykelvägen ingår i projektet Förbifart Stockholm. Den löper öster om Ekerövägen för att inte komma i konflikt med av- och påfarter från tunnelsystemet.

Tappström - Lindö Tunnel

Gång- och cykelvägen löper utmed befintlig lokalväg och korsar planskilt under Ekerövägen söder om Lindö Tunnel.



Vidare mot Brommaplan

Norr eller söder om Ekerövägen är möjligt. Idag löper gång- och cykelvägen på norra sidan men en flytt till södra sidan kan vara möjlig. Fortsatt utredning kräver samordning med Stockholm och SL

Under Drottningholmsbron kan en planskildhet för gående anläggas som komplement till det signalreglerade övergångsstället

Möjlig planskildhet på Kärsons. Bör förläggas så att bästa möjliga stöd kan tas i omkringliggande terräng.

Möjlig planskildhet vid Kantongatan. Kan samutnyttjas för skolbarn, ryttare och övriga gc-trafikanter.

För- och nackdelar - Norra kontra södra sidan

Norr

- + mest likt idag innebärande att invanda mönster ej behöver förändras
- + kräver ingen ombyggnad Nockeby - Brommaplan
- + bättre separering av pendlare och besökare förbi Drottningholm
- kräver bro över Ekerövägen vid Edeby
- mer backar och kurvor för cyklisterna än söder om vid Edeby

Söder

- + möjligt att ligga på en sida från Tillflykten till Brommaplan
- + effektivare utnyttjande av ytor förbi Drottningholm
- + bro över Ekerövägen vid Edeby undviks
- + viktiga målpunkter såsom Brommaplan och Drottningholm nås utan att behöva korsa vägen.
- kan kräva planskild korsning till norra sidan vid Lovö Kyrkallé eller på Kärsons om södra sidan ej kan behållas hela vägen.
- Ökad risk för cykeltrafik i parken

Principer för gång- och cykelväg utmed Ekerövägen

Landskap och gestaltning

Syftet med landskaps- och gestaltningsåtgärderna för Ekerövägen är att förstärka de visuella, historiska och funktionella sambanden och värdena inom världsarvet Drottningholm samtidigt som Ekerövägens egna historiska, visuella och funktionella samband lyfts fram. Utanför världsarvsområdet syftar åtgärderna till att passa in vägen i det värdefulla landskapet på Kärsön, Lindö och Lovö på bästa sätt. Målsättningen för införandet av nya element och gestaltningar är att de används med måtta och stor omsorg.

De möjliga landskapsåtgärderna som beskrivs nedan berör huvudsakligen Ekerövägens utformning, dess tillhörande vägområde och korsningspunkter med anslutande vägar.

Det finns även en rad landskapsåtgärder som kan utföras längre bort från vägen för att ytterligare minska Ekerövägens negativa visuella effekter samt bullereffekter och samtidigt utveckla och tydliggöra historiska, visuella och funktionella samband. Men eftersom dessa landskapsåtgärder inte är strikt vägrelaterade har de inte utretts i detalj i denna studie.

Föreslagna åtgärder bygger på en analys av landskapet och dess historia. Denna återfinns i bilaga.

Ett antal principer har tagits fram för gestaltningen av Ekerövägen vid världsarvet Drottningholm:

- Ekerövägens entréer till världsarvet Drottningholm bör förtydliggöras. Entréerna bedöms vara vid Drottningholmsbrons fäste på Kärsön och vid Kantongatan / Lovö kyrkallé.
- Gestaltningen av korsningarna längs Ekerövägen bör vara likartad för att skapa en tydlig och enhetlig identitet för Ekerövägens passage genom världsarvet Drottningholm.
- Gedigna material såsom borgmästarsten, ramsten och storgatsten tillverkad av svensk granit bör användas längs sträckan Drottningholmsbron–Kantongatan för att förmedla Ekerövägens historiska funktion samt områdets unika historiska, nationella och internationella status.
- Form, ytbehandling och färg på möblering och belysning i vägmiljön bör vara konsekvent och anpassad efter slottsparksområdets val av möblering och belysning för att skapa en mer enhetlig karaktär och tydliggöra Ekerövägens historiska och funktionella samband till världsarvet Drottningholm.
- Ekerövägens trafikskyltar och stolpar bör ha en liknande utformning, färg och ytbehandling som skyltarna som kommer att användas för världsarvet Drottningholm. Detta för att skapa en mer enhetlig karaktär och öka den arkitektoniska kontinuiteten längs Ekerövägen.
- Placering och höjd av trafikskyltar, fartkameror, trafiksignaler och belysningsstolpar bör ta hänsyn till visuella, historiska och funktionella samband inom världsarvet Drottningholm.
- Antalet belysningsstolpar och skyltar bör minimeras samtidigt som trafiktekniska krav och säkerhetsbestämmelser fortfarande uppfylls.

- Ekerövägens höjdprofil bör sänkas och då lämpligen med hänsyn till befintliga träd, känsliga landskapselement, dagvattenhantering samt visuella och historiska samband för att minska negativa visuella effekter och bullereffekter.

Platsspecifika landskaps- och gestaltungsåtgärder Nockebybron

- De visuella, funktionella och historiska sambanden till världsarvet Drottningholm kan tydliggöras genom att man använder en typ av belysning som är *liknande* den som föreslås för Ekerövägen vid världsarvet Drottningholm. Armatur, arm, stolpe, ytbehandling och färg bör väljas som dämpar den infrastrukturella karaktären på Nockebybron.
- Broräckena bör få en *liknande* ytbehandling och färg som föreslås för broräckena på Drottningholmsbron för att dämpa den infrastrukturella karaktären och tydliggöra de visuella, funktionella och historiska sambanden till världsarvet Drottningholm.

Drottningholmsbron och entrén till världsarvet Drottningholm vid Kärsön

- Träden och bergskärningar som ramar in siktstråket mot Drottningholms slott kan effektbelysas nattetid för att stärka känslan av en port och entré mot världsarvet Drottningholm.
- Övergången till användningen av gedigna material i vägmiljön bör ske vid denna punkt och fortsätter över Drottningholmsbron in i världsarvet Drottningholm för att tydliggöra de visuella och historiska sambanden.
- Om vägbelysning bedöms som nödvändigt på bron bör den vara av samma typ som väljs för hela Ekerövägens passage genom världsarvet Drottningholm och har till exempel en svartlackerad ytbehandling för att skapa ett samspråk med slottsparksområdets nya belysningsstolpar för att tydliggöra det historiska sambandet från Drottningholmsbron till Kanton. Belysning bör inte placeras på den södra sidan av bron för att hålla utsikten mot Drottningholms slott öppen, och helst bör belysningen vara nedtonad för att inte dra uppmärksamheten från slottets fasadbelysning.
- Broräcke kan utföras med till exempel en svartlackerad ytbehandling för att skapa ett samspråk med slottsparksområdets nya belysningsstolpar och eventuell belysning på bron.
- De fristående ekarna som syns från Ekerövägen på Kärsön kan effektbelysas för att lyfta fram den historiska miljön.
- Viltvarningsskyltar bör minskas i storlek eller flyttas till ett mer lämpligt läge.

Statschefens infart

Se bilaga 4.

- Kiosken bör flyttas till ett mer lämpligt läge som inte begränsar de visuella och historiska sambanden som finns inom världsarvet Drottningholm. Kioskens kulturhistoriska och sociala funktioner bör inte bortses ifrån och möjligheterna för att behålla dessa funktioner i närheten av den befintliga kiosken bör utredas mer i detalj.
- Vändslingan bör rivras för att minska trafiken vid statschefens infart samt sätta platsen i en historisk kontext som passar med omgivningen.
- Korsningen statschefens infart/Ekerövägen bör utformas med gedigna material såsom borgmästarsten (gångbanehällar), ramsten (bred kantsten) och storgatsten tillverkad av svensk granit för att förmedla infartens status och stärka det historiska sambandet mellan Drottningholms slott och Drottningholmsbron.

- En hög kantstensvisning (ramsten) vid statschefens infart kan tydliggöra entrén, bidra till att sänka hastigheterna och förmedla entréns status på ett subtilt sätt.
- Även om entréns status lyfts fram bör utformningen samtidigt skapa förståelse för att infarten inte är för allmän trafik.
- Eventuella belysningsstolpar och armaturer på statschefens infart bör skilja sig från Ekerövägens belysningsstolpar och armaturer när det gäller formspråk men bör ha samma ytbehandling och färg för att tydliggöra sambanden mellan statschefens infart och Ekerövägen.



På de platser där stora mängder oskyddade trafikanter rör sig i vägmiljön kan räcke med fördel används. Färg och ytbehandling bör vara av samma typ som vägbelysning och parkbelysning.

Malmen

Se bilaga 4.

- Fartkameror är störande visuella element framför Malmens historiska fasad och bör flyttas om möjligt.
- Storleken på trafiksignaler och trafikskyltar bör minskas om möjligt.
- Trafikskyltar och stolpar bör ha en liknande utformning, färg och ytbehandling som skyltarna som kommer att användas för världsarvet Drottningholm.
- Vägmålning vid övergångsställen bör tas bort och ersättas med ett avvikande markmaterial såsom storgatsten.
- En fris av storgatsten i mittremsan och längs med kantstenen på trottoaren och på körbanan kan bidra till att vägen uppfattas som smalare och kan därför bidra till minskade hastigheter och lägre bullernivåer.
- Användningen av storgatsten, ramsten och borgmästarsten i vägområdet kan lyfta fram Ekerövägen som ett historiskt landskapselement inom världsarvet Drottningholm och tydliggöra de historiska sambanden som finns tvärs över gatan mellan Malmen och den engelska parken.

- Muren som byggdes framför Malmen under 1950-talet kan rivas för att minska den psykologiska barriäreffekten men hänsyn måste tas till de befintliga träden.
- Informationsskyltar som berättar om Ekerövägens historiska funktion sedan 1600-talet inom världsarvet Drottningholm kan bidra till en bättre förståelse för vägens läge. En bättre förståelse för Ekerövägens historiska dragning kan minska uppfattningen om Ekerövägen och trafiken som en obehövlig visuell och fysisk barriär.

Profilsänkning vid Malmen

Möjligheter finns för en sänkning av Ekerövägens profil inom världsarvet Drottningholm. Eftersom världsarvsområdet är en komplex miljö måste åtgärder i vägområdet vid en eventuell sänkning av Ekerövägens profil vara platsspecifik och anpassad till befintliga markförhållanden samt visuella, historiska och funktionella samband. Om hänsyn inte tas till detta riskerar vägens negativa påverkan att förvärras.

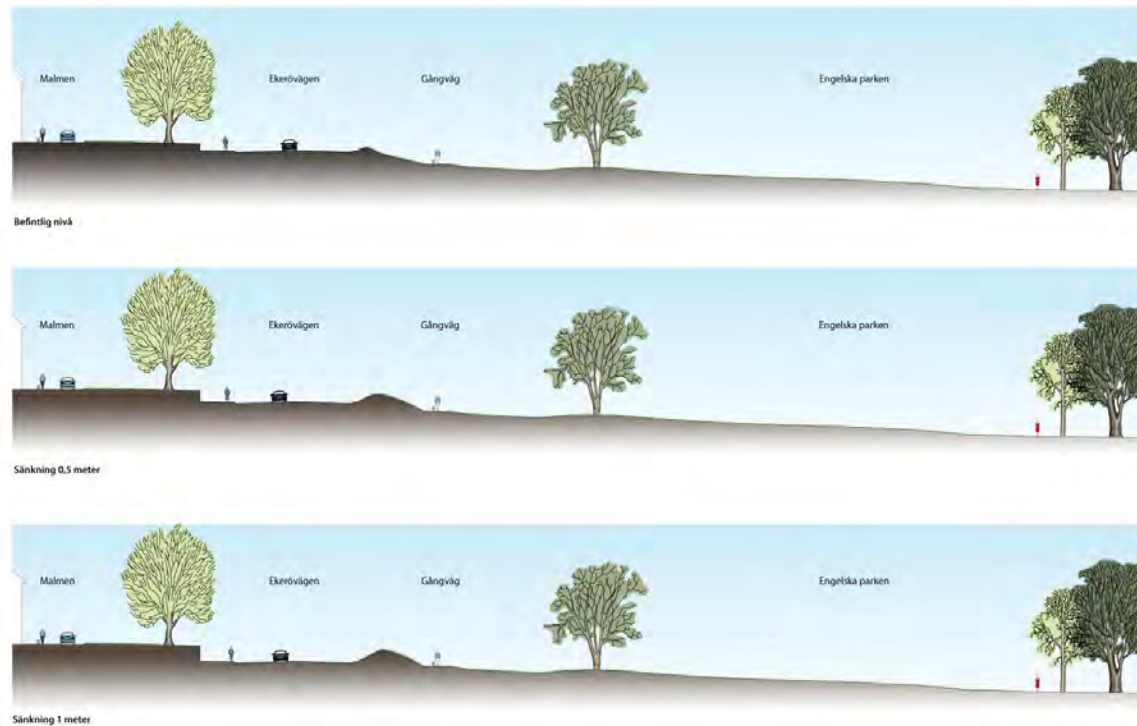
Den historiska analysen har bland annat redovisat att merparten av Ekerövägens dragning inom världsarvet har ett tydligt historiskt samband till slottet, Malmen och parkområdet.

Hänsyn måste tas till trafikantperspektivet vid en eventuell sänkning av Ekerövägen. Utsikten från Ekerövägen mot den engelska parken medför ett positivt värde utifrån ett trafikantperspektiv, och en kraftfull sänkning av vägen kan leda till att vägens passage genom världsarvet i stället uppfattas som instängd och avskild från världsarvet.

Eftersom vägen ligger upphöjd på en uppbyggd slänt mellan Malmen och den engelska parken bör en mindre sänkning av vägen med cirka 0,5 m vara möjligt utan att stora förändringar i parkområdet behövs, men en riskbedömning för befintliga träd vid Malmen måste tas fram.

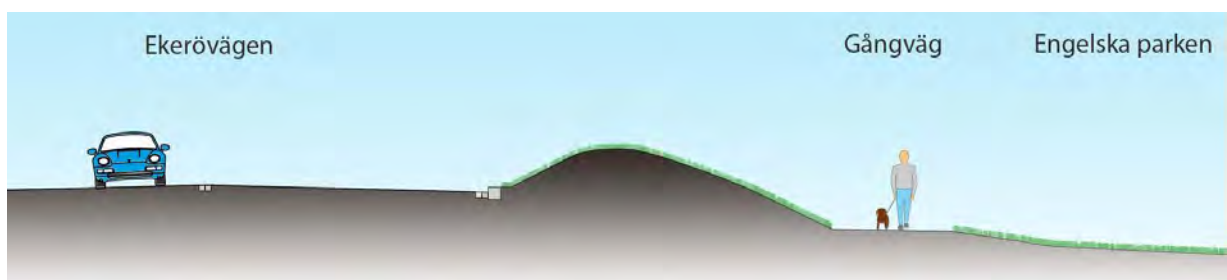
En mindre justering av vägens linjeföring söderut framför Malmen kan även skapa mer utrymme framför Malmens historiska fasad och säkerställa att de befintliga träden inte riskeras vid ändringar av befintliga marknivåer.

Vid Hemmet finns det en flack lutning från den engelska parken upp mot Hemmet. En mindre sänkning av vägen här kan tydliggöra de visuella och historiska sambanden mellan den engelska parken och Hemmet. Västerut från Hemmet ligger en kort sträckning av Ekerövägen cirka en meter högre än den omkringliggande jordbruksmarken; även här kan en sänkning av vägen minska negativa visuella effekter och bullereffekter.



Sammanställning av olika sänkningar av Ekerövägen.

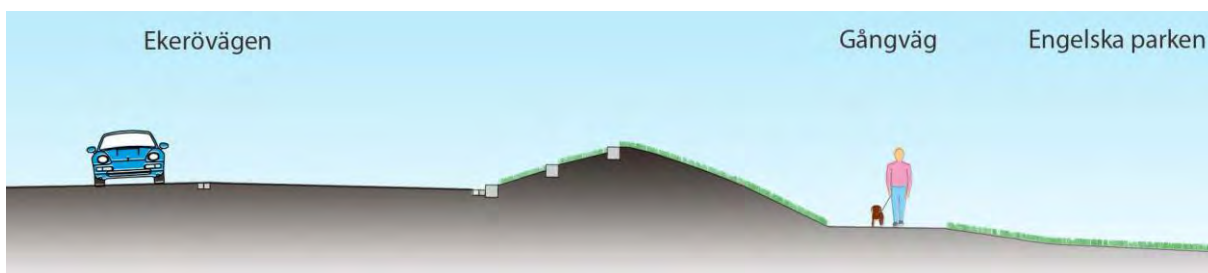
Flera alternativ finns för hur man kan anpassa en sänkning av Ekerövägen mot omkringliggande mark. Som nämns ovan måste nya landskapselement i form av gräsvallar, terrasseringar och/eller murar utformas med stor omsorg för att inte uppfattas som främmande landskapselement i världsarvet Drottningholm. Sektionerna nedan redovisar ett antal möjliga principer för sänkning av Ekerövägen och bör inte ses som färdiga förslag. Dessa principer bör utredas mer i detalj.



Jordvall med gräs mellan Ekerövägen och den engelska parken

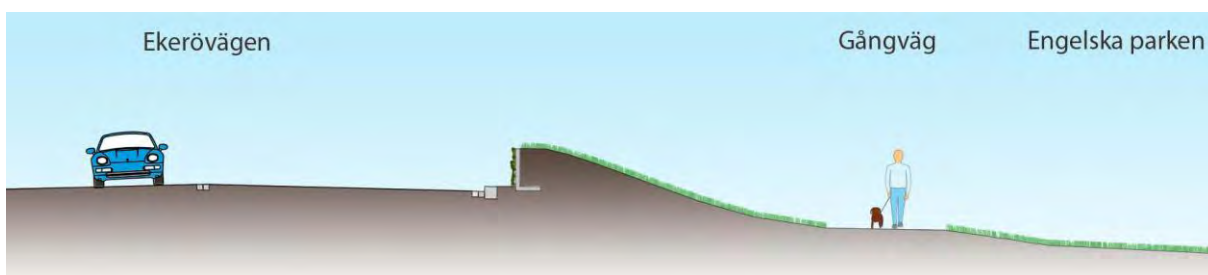
En jordvall med gräs har bra ljuddämpningsegenskaper men måste utformas för att skapa en så mjuk och naturlig övergång mellan vägen och parkområdet som möjligt. Möjligheter finns för plantering på jordvallen som ytterligare kan minska de visuella effekterna av passerande fordon. Val och utformning av eventuella planteringar bör göras med stor hänsyn till den engelska parkens landskapsarkitektoniska struktur, visuella samband, historiska samband, trygghetsaspekter, skötselbehov och berörda parter ambitioner och krav. En eventuell jordvall kan utformas som ett gestaltat element i parklandskapet som kan tillföra ett nytt modernt värde i världsarvet,

alternativt kan den utformas som ett diskret element som passar in i det omkringliggande parklandskapet.



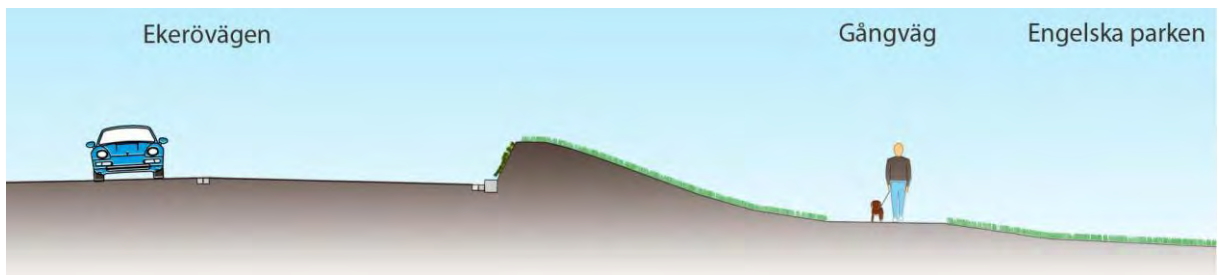
Jordvall med terrassering mellan Ekerövägen och den engelska parken

En jordvall kan kompletteras med till exempel längsgående ramsten för att skapa en mjuk terrassering av jordvallen. En utformning med ramsten och terrassering skapar en annan karaktär där jordvallen upplevs som mer integrerad med vägen. Detta alternativ dock minskar karaktären av en landsväg. En omsorgsfull gestaltning med ramstenar och terrassering kan bidra till att jordvallen upplevs mer som ett gestaltat element i stället för en bullervall med standardutförande. Plantering är ett alternativ på jordvallen under samma förutsättningar som nämns ovan.

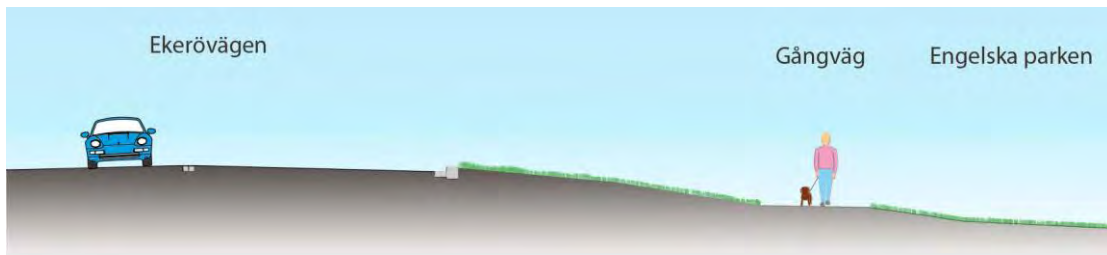


L-stödmur med plantering

För att minska markanspråk eller för att uppnå flackare slänter i parkområdet kan en L-stödmur användas. En ljudabsorberande konstruktion kan användas för att minska reflektionen av ljud mot till exempel Malmen. Plantering kan med fördel användas framför muren för att minska den infrastrukturella karaktär som en L-stödmur medför. Beklädnadsmur och kallmur av block är övriga alternativ som kan övervägas, gedigna material såsom granitblock vid muruppbyggnad kan stärka den historiska karaktären men kan också medföra ökad ljudreflektion mot till exempel Malmen.



Stödmursystem med planterad sluttning mot Ekerövägen



Slänt med gräs mellan Ekerövägen och den Engelska parken

Ett enkelt alternativ är att utforma området mellan Ekerövägen och den Engelska parken som en grässlänt. En grässlänt kan bidra till en landsvägskarakter och några nya landskapselement introduceras inte inom världsarvet. En minskning av vägens visuella påverkan och dess bullereffekter kommer att ske eftersom vägen och passerande fordon kommer att ligga lägre i landskapet men minskningen kommer inte att bli lika påtagliga jämfört med t.ex. en jordvall. Höjdskillnaden mellan vägen och Långa Raden vid Malmen kommer att bli väl synlig från den Engelska parken och krävs därför en omsorgsfull utformning.

För att minska markanspråk i parkområdet kan ett stödmursystem med en planterad sluttning vara ett alternativ. Detta kan vara ett mer attraktivt alternativ till traditionella betongstödmurar, branta slänter och stödmurar i armerad jord. Plantering bör väljas som kan klara vägens miljö samt kan passa in i den omkringliggande historiska miljön.

Som nämns ovan måste åtgärder i vägområdet vid en sänkning av Ekerövägen vara platsspecifika och anpassade till befintliga markförhållanden, visuella samband, historiska samband och funktionella samband. De alternativen som redovisas ovan är principer som bör utredas mer i detalj.

Nedan följer fotomontage som visar sänkning av vägen 0,5 och 1,0 meter vid Malmen.



Vy mot Malmen från den engelska parken – dagens väghöjd



Vy mot Malmen från den engelska parken där Ekerövägens profil sänks med 0,5 meter. Bilarna syns inte längre.



Vy mot Malmen från den engelska parken där Ekerövägens profil sänk med 1,0 meter. Lastbilar syns fortfarande men i och med att däckan är dolda minskar bullret i parken.

Siktstråk mellan Karusellplan och Malmen

- Ett nytt värde kan tillföras med skapandet av ett nytt visuellt fokus för siktstråket, till exempel en skulptur vid Karusellplan eller vid Ekerövägen.
- Parkeringen vid karusellen kan utformas för att hålla alla siktstråk genom Karusellplan fri från fordon.

Orangeriet/Karusellplan

Se bilaga 4.

- Storleken på trafiksignaler och trafikskyltar bör minskas om möjligt.
- Trafikskyltar och stolpar bör ha en liknande utformning, färg och ytbehandling som skyltarna som kommer att användas för världsarvet Drottningholm. Trafikskyltar, belysningsstolpar och busshållplatser bör inte blockera siktstråket mellan Orangeriet och den engelska parken.
- Vägmarkering på övergångsställen bör tas bort och ersättas med ett avvikande markmaterial såsom storgatsten.
- En fris av storgatsten i mittremsan och längs med kantstenen på trottoaren och på körbanan kan bidra till att vägen uppfattas som smalare och kan därför bidra till minskade hastigheter och lägre bullernivåer.
- Användningen av storgatsten, ramsten och borgästarsten i vägområdet kan lyfta fram Ekerövägen som ett historiskt landskapselement inom världsarvet

Drottningholm och tydliggöra de historiska sambanden som finns tvärs över gatan mellan Orangeriet och den engelska parken.

- Vägens sidområde framför Orangeriet kan ses över och en minskning av högväxande vegetation kan skapa ett tydligare fokus på byggnaden och tydliggöra det visuella sambandet mellan Orangeriet och den engelska parken.
- Infartsvägen till parkeringen kan flyttas för att minska antalet fordon som rör sig längs siktstråket mellan Orangeriet och den engelska parken. Två olika utformningar återfinns i bilaga.
- Dragningen av en ny infartsväg bör så mycket som möjligt spegla den ursprungliga symmetriska utformningen vid karusellen. En ny infartsväg kan ha en beläggning av till exempel grus och en kant av storgatsten för att bättre passa in i parkmiljön.
- Parkeringen vid karusellen bör utformas för att hålla siktstråken fria från fordon.

Hemmet

Se bilaga 4.

- För att förstärka det visuella sambandet mellan Hemmet och den engelska parken kan Ekerövägens profil sänkas. Dock bör en eventuell sänkning utformas med stor hänsyn till de befintliga släntlutningarna för att vägen ska se så naturlig ut som möjligt i parkmiljön.
- Ingen kantsten (ramsten) föreslås på vägsträckan förbi Hemmet från korsningen Ekerövägen/Rörbyvägen fram till Kanton, detta för att minska vägens psykologiska barriäreffekt samt tydliggöra Hemmets visuella samband med den engelska parken. En fris av storgatsten i mittremsan och vägrenen kan bidra till att vägen uppfattas som smalare och kan därför bidra till minskade hastigheter och lägre bullernivåer.
- Om vägbelysning bedöms vara nödvändigt bör den inte placeras inom siktstråken mellan Hemmet och den engelska parken.

Jordbruksmark

Se bilaga Illustrationsplan Ekerövägen–Kanton och entré till världsarvet Drottningholm.

- Möjligheten finns för en mindre sänkning av vägen för att minska bullereffekter och trafikens visuella effekter på landskapet. Dock bör en eventuell sänkning utformas med stor hänsyn till de befintliga släntlutningarna för att vägen ska se så naturlig ut som möjligt i jordbrukslandskapet.
- Ingen kantsten (ramsten) föreslås på vägsträckan från korsningen Ekerövägen/Rörbyvägen fram till Kanton, för att minska vägens psykologiska barriäreffekt. En fris av storgatsten i mittremsan och vägrenen kan bidra till att vägen uppfattas som smalare och kan därför bidra till minskade hastigheter och lägre bullernivåer.
- Om vägbelysning bedöms vara nödvändigt bör den minimeras för att minska vägens framträdande i det öppna jordbrukslandskapet.
- Planteringen av en ny trädallé kan dämpa belysningsstolparnas dominans i landskapet, dock bör detta utredas mer i detalj med hänsyn till visuella och historiska samband.

Kanton

Se bilaga Illustrationsplan Ekerövägen–Kanton och entré till världsarvet Drottningholm.

- Korsningen Skolallén/Lovö kyrkallé/Ekerövägen bör utformas med gedigna material såsom borgmästarsten (gångbanehällar), ramsten (bred kantsten) och storgatsten tillverkad av svensk granit, för att sätta platsen i en historisk kontext som passar med omgivningen samt tydliggöra den som entré till världsarvet Drottningholm.
- En avvikande vägbeläggning tvärs över vägen i linje med Skolallé och Lovö kyrkallé kan tydliggöra och utveckla de historiska och visuella sambanden mellan Lovö kyrkallé, Skolallén och Drottningholms slott.
- Cykelställ bör även placeras här för att skapa en mer välordnad miljö.

Kanton till Edeby och Lindötunneln till Tappström

- Gestaltningen av dessa sträckor bör samordnas med gestaltningen av Förbifart Stockholm.
- Vägslänter bör göras så flacka som möjligt och bör vara gräsbeklädda för att få vägen att smälta in i landskapet. Gräsarter bör väljas som återfinns på platsen.
- Så få nya element som möjligt såsom vegetation, vägutrustning och material bör introduceras inom vägområdet och det omkringliggande landskapet.
- Mellan Lindötunneln och Tappström bör utbredningen av vägen ske på den norra sidan av vägen för att minska påverkan på det öppna landskapet mot söder och känsliga landskapselement som Wallenbergs gravkulle.

Belysning

Vägbelysning krävs i någon grad utmed Ekerövägen för att uppfylla kraven på en god trafiksäkerhet. Det är viktigt att belysningen anpassas till platsen för att uppnå den önskade trafiksäkerheten med minimal negativ påverkan på omgivningen.

Belysningsanläggningens negativa effekter förekommer såväl på natten som på dagen. På natten upplevs ljuset från gatlyktorna på långt håll vilket kan anses störande. På dagen utgör stolparna ett element i det öppna landskapet som inte anses tillföra något positivt. Stolparna delar av öppna landskapsrum och stör siktstråk.

Två principiella strategier kan sägas finnas för Ekerövägen. Antingen belyser man längs hela vägen eller så belyser man korsningarna och gång- och cykelvägen.

Den rena vägbelysningen kan kompletteras med viss effektbelysning av byggnader, broar och landskapselement såsom träd och berghällar.

Att belysa längs med hela vägen stödjer sig på kravet att cirkulationsplatser och signalregerade korsningar ska belysas och rekommendationer att vägar med trafik över 7 000 fordon per dygn bör vara belysta. Ekerövägen har i dag cirka 20 000 fordon per dygn.

Belysningen vid alla korsningar bör vara av samma typ och bör placeras så att konflikt med eventuella visuella siktstråk undviks. Vägbelysningen vid korsningarna bör ha liknande formspråk, färg och ytbehandling som den nya parkbelysningen för att tydliggöra de historiska och visuella sambanden mellan Ekerövägen och slottsparksområdet.

Gestaltungsprinciper för belysning:

- Vägbelysningen vid alla korsningar bör vara av samma typ och bör placeras så att man undviker eventuella visuella siktstråk.
- Vägbelysningen vid korsningarna bör ha liknande formspråk, färg och ytbehandling som den nya parkbelysningen för att öka den arkitektoniska kontinuiteten och det visuella sambandet mellan Ekerövägen och slottsparksområdet.
- Belysning med en koncentrerad ljusbild mot körbanan bör väljas för att undvika oönskad ljusstörning i den engelska parken.
- Antalet belysningsstolpar bör hållas till ett minimum.
- Där gc-vägen är skild från körbanan kan det vara nödvändigt att belysa gång- och cykelvägen separat. Om gång- och cykelvägen beläggs på den södra sidan av vägen inom den engelska parken bör parkens belysningsstolpar användas.
- Gång- och cykelvägar belägna intill körbanor kan belysas genom att ljuspunkter för körbanans belysning anordnas så att även gång- och cykelvägarna blir belysta med erforderlig belysningsklass, alternativt anordnas separat belysning. Om separat belysning anordnas bör det vara av samma typ som vägens belysning.
- En vägbeläggning med bra reflektionsegenskaper kan användas med fördel för att uppnå ställda krav på belysningsnivåer men vägbeläggnings estetiska kvaliteter bör även tas hänsyn till.
- Ekerövägens belysning bör ha liknande formspråk, färg och ytbehandling som den nya parkbelysningen för att tydliggöra historiska och visuella samband.



Ny standard för belysning inne i parken till vänster och en möjlig utformning av vägbelysning till höger

Konsekvenser

De förslag som har tagits fram utifrån analyser av områdets landskapsarkitektoniska och historiska uppbyggnad syftar alla till att inte hota de värden som finns i dag i världsarvet Drottningholm. Förhoppningen är att värdena kan tydliggöras och utvecklas i och med Ekerövägens omdaning.

De möjliga landskapsåtgärderna som beskrivs berör huvudsakligen Ekerövägens utformning, dess tillhörande vägområde och korsningspunkter med anslutande vägar. För att ytterligare minska Ekerövägens negativa effekter och samtidigt utveckla och tydliggöra den engelska parkens historiska samt visuella och funktionella samband kan landskapsåtgärder inom parken vara ytterligare en möjlighet. Dessa åtgärder, såsom alléplanteringar mellan Vilan och Kantongatan, förverkligande av ännu ej genomförda planer för parken m.m. kan ingå i kommande planeringssteg.



Trafikverket, 172 90 Sundbyberg,
Telefon: 0771-921 921 Texttelefon: 0243-795 90
www.trafikverket.se