

## **Bilaga 1–Vägteknisk presentation av delsträckor**

På följande sidor presenteras motiv och beskrivningar gällande vägens mått, anpassning till befintliga miljöer och föreslagna hastigheter. Presentationen visas från väster till öster.

### **Tapoström (se ritning 100T0201)**

För att klara kapaciteten i korsningen med Färentunavägen år 2020, vilket är året strax innan Förbifart Stockholm är tänkt att öppna, så måste befintlig cirkulationsplats byggas om till en signalsreglerad korsning med två vänstersvängande körfält från Ekerövägen mot Ekerö centrum, där det högra även nyttjas för högersvängande mot Färingsö. Färingsö tillfarten behöver två körfält av vilka det högra går rakt fram och det vänstra kombinerat är vänstersvängande och går rakt fram. Ekerö centrum- tillfarten behöver två körfält mot Färingsö och en friliggande högersväng mot Ekerövägen. Planskilda korsningar anordnas för gång- och cykeltrafik.

För att klara kapaciteten år 2035, då Förbifart Stockholm har öppnat, måste korsningen kompletteras med en separat högersväng från Ekerövägen mot Färingsö samt en separat vänstersväng från Färingsö mot Ekerövägen. Vägen mellan korsningen och Ekerö centrum måste dessutom breddas till fyra körfält över Tapoströmsbron vilket innebär att bron behöver ersättas.

### **Tapoström–Lindötunneln (se ritningar 100T0201 – 100T0204)**

Vägen dimensioneras för 80 km/tim förutom vid korsningarna med Färentunavägen och Ekerö Möbler där lokala hastighetssänkningar kan behövas.

Vägen breddas med ett körfält på vägens norra sida med följande sektionmått:

$$V_{0,5} + K_{3,5} + K_{3,5} + M_{1,0} + K_{3,5} + K_{3,5} + V_{0,5} = 16,0 \text{ meter}$$

Linjeföringen följer befintlig väg i plan- och profil med mindre justeringar i korsningspunkter. Gång- och cykeltrafiken använder gamla Ekerövägen och påverkas inte på det här avsnittet. Busshållplatser projekteras som fickhållplatser med utrymme för en led buss.

### **Lindötunneln–Edeby**

Delsträckan ingår i projektet Förbifart Stockholm och behandlas inte i den här studien.

### **Edeby–Kanton (se ritningar 100T0205 – 100T0207)**

Vägen dimensioneras för 60 km/tim. Måtten är hämtade från Förbifart Stockholm för att Ekerövägen ska ha så få olika utformningar som möjligt. Vägen har landsbygdskaraktär.

Vägen breddas med ett körfält på vägens norra sida samt medlöpande gång- och cykelväg med följande sektionmått:

$$GC_{4,5} + S_{3,0} + V_{0,5} + K_{3,5} + K_{3,5} + M_{1,0} + K_{3,5} + K_{3,5} + V_{0,5} = 23,5 \text{ meter}$$

Linjeföringen följer befintlig väg i plan och profil. Gång- och cykelvägen kan läggas på endera sidan av vägen och separeras med ett gräsbevuxet dike. Vid förläggning på vägens södra sida behövs ej bron över Ekerövägen som illustreras i projektet Förbifart Stockholm.

**Kanton (se ritning 100T0207)**

Befintlig signalreglerad korsning bibehålls men med ändrade körfältsindelningar på Ekerövägen. Busshållplatserna ligger kvar i samma lägen och utformas som fickhållplatser. Beroende på gång- och cykelvägens läge, norra eller södra sidan, finns två utformningar av korsningen. Om gång- och cykelvägen behöver byta sida är detta en plats som skulle kunna inrymma en planskild passage under Ekerövägen. En sådan skulle kunna nyttjas av skolbarn, ryttare, arbetsredskap för jord- och skogsbruk samt för cyklister. Inpassningen i landskapet är problematisk.

Friser med storgatsten ramar in korsningen för att bryta av asfaltytorna och minska upplevelsen av stor trafikyta. Trafiksignalen kan behöva uppdateras eller bytas ut.

**Kanton – Vilan (se ritningar 100T0207 – 100T0208)**

Vägen dimensioneras för 60 km/tim men med en trängre sektion än för sträckan Edeby–Kanton. Sträckan fungerar som övergångszon mellan landsbygden och passagen genom världsarvet.

Vägen breddas med ett körfält på vägens norra sida samt medlöpande gång- och cykelväg med följande sektionsmått:

$$GC_{3,5} + S_{2,0} + K_{3,25} + K_{3,25} + M_{0,3} + K_{3,25} + K_{3,25} = 18,8 \text{ meter}$$

Linjeföring följer befintlig väg i plan och profil men det finns möjlighet att sänka vägprofilen förbi Hemmet där vägen i dag ligger på en bank. Gång- och cykelvägen kan förläggas på endera sidan av vägen. Separeringen mellan gång- och cykelväg görs med en gräsremsa som avslutas mot vägen med en storgatstensfris alternativt kantsten som även ramar in vägen på södra sidan.

**Vilan–Drottningholm (se ritningar 100T0208 – 100T02010)**

Vägen dimensioneras för 40 km/tim med en smal gatusektion.

Vägen breddas med ett körfält på vägens norra sida samt medlöpande gång-/cykelbana med följande sektionsmått:

$$\text{Vilan–Karusellplan } GC_{3,5} + S_{2,0} + K_{3,25} + K_{3,25} + M_{0,3} + K_{3,25} + K_{3,25} = 18,8 \text{ meter}$$

$$\text{Karusellplan–Drottningholm } GC_{3,5} + K_{3,25} + K_{3,25} + M_{0,3} + K_{3,25} + K_{3,25} = 16,8 \text{ meter}$$

Linjeföringen utgår från att den södra kantstenen mot slottsparken ligger fast och att breddningen sker enbart på den norra sidan. En sänkning av vägen kring Malmen, där vägen ligger på en 2 – 3 meter hög bank, har även studerats. Antalet in- och utfarter till Malmen har begränsats för att få ett så bra trafikflöde som möjligt på Ekerövägen utan onödiga starter, stopp och accelerationer. I den trängsta sektionen kommer breddningen in på Malmens mark och flytt av stödmuren kommer att krävas för att rymma vägsektionen. I mittremsan ersätts vägmålningen med en storgatstensfris för att minska intrycket av vägmiljö.

Om gång- och cykelbanan ligger på vägens norra sida behöver befintlig granitmur rivras på del av sträckan. Befintliga träd utmed Malmen måste undersökas för att inte skadas vid ombyggnad. I detta alternativ avgränsas gång- och cykelvägen av kantsten och

storgatstensfris mellan Karusellplan och Drottningholm och med en grön remsa på två meter mellan Vilan och Karusellplan. Det har även studerats om man kunde nyttja befintlig gång- och cykelväg på södra sidan. Detta innebär att gång- och cykelvägen följer det läge som befintlig gångväg idag har.

### **Karusellplan (se ritning 100T0209)**

Korsningen byggs om till en signalreglerad korsning för att öka kapaciteten ut från Rörbyvägen och förbättra trafiksäkerheten. Busshållplatserna utformas som kantstenshallplatser med lite olika lägen beroende på korsningsutformning. Eventuellt behöver hållplatserna flyttas in i hållplatsfickor beroende på vilken hastighet man slutligen väljer och hur man väljer att reglera kollektivtrafikkörfälten över dygnet.

Två alternativa utformningar av korsningen har studerats. I det ena flyttas Karusellplans infart till ett läge mitt för Rörbyvägens anslutning för att åstadkomma en komplett signalreglerad fyrvägs-korsning. Det har även studerats om man skulle kunna låta Karusellplans infart ligga kvar och inkludera den i trafiksignalen, vilket är möjligt men ger en sämre kapacitet och tydlighet i korsningen.

Friser med storgatsten ramar in korsningen för att bryta av asfaltytorna och minska upplevelsen av stor trafikyta.

### **Entrén till Drottningholm samt Drottningholmsbron (Kärsön) (se ritning 100T0211)**

Vägen dimensioneras för 40 km/tim med en smal gatusektion.

Den signalreglerade korsningen vid Drottningholm behålls, men körytan görs smalare genom att vänstersvängfälten och busshållplatsfickorna tas bort. Möjligheten att köra runt vid nuvarande kiosk tas bort, så att asfaltytorna minskar ytterligare. Friser med storgatsten ramar in korsningen för att bryta av asfaltytorna och minska upplevelsen av stor trafikyta. Vägmarkering och vägskyltning dras ner till så få som möjligt.

Följande sektionmått föreslås. Dessa ryms inom befintligt vägrum:

$$GC3,5 + K3,25 + K3,25 + M0,3 + K3,25 + K3,25 = 16,8 \text{ meter}$$

Avseende gång- och cykeltrafik har två alternativ studerats. Vid förläggning norr om vägen rör sig genomgående gång- och cykeltrafik på egen bana separerad med kantsten och storgatsten. Vid förläggning på södra sidan nyttjas befintlig gång- och cykelväg i möjligaste mån.

Övergångsstället vid entrén till Drottningholm är olycksdrabbat och ger upphov till köer i rusningstrafik. En planskild korsning under Drottningholmsbron har studerats. Den kan utgöra ett komplement till övergångsstället men anses inte kunna ersätta övergångsstället fullt ut på grund av de rörelsemönster och målpunkter som finns i närområdet. Med en ny vägutformning som förtydligar övergångsstället och sänkta hastigheter rekommenderas att övergångsstället behålls.

Platsen kräver över lag mycket noggrann utformning för att uppnå god balans mellan alla de krav som ställs på platsen såväl funktionsmässiga som estetiska. En anpassning av hastighet gällande samtliga trafikslag är viktigt.

Drottningholmsbron måste kompletteras med en separat bro för gång- och cykeltrafik. Detta beskrivs närmare i bilaga 2. Denna separata gång- och cykelbro kan förläggas antingen norr eller söder om befintlig bro beroende på vilken sida om Ekerövägen man väljer för det regionala cykelstråket.

**Kärsön–Nockeby (se ritningar 100T0212 - 100T0213)**

Vägen dimensioneras för 60 km/tim med gatusektion som tar upp övergången från det öppna landskapet på Kärsön och det mer urbana på Stockholmssidan av Nockebybron.

Vägen breddas med ett körfält på vägens norra sida samt medlöpande gång-/cykelbana med följande sektionmått:

$$GC_{3,5} + K_{3,25} + K_{3,25} + M_{0,3} + K_{3,25} + K_{3,25} = 16,8 \text{ meter}$$

Korsningen på Kärsön utformas med vänstersvängfält och busshållplatserna som fickhållplatser. Gång- och cykelvägen kan förläggas på endera sidan av vägen. Vid förläggning på södra sidan krävs nybyggnad av gång- och cykelväg vidare mot Brommaplan. Om detta ej är möjligt kan gång- och cykelvägen kan en ny planskildhet under Ekerövägen förläggas på Kärsön.

Nockebybron måste ersättas för att inrymma såväl fyra körfält som en separat gång- och cykelväg. Möjligheterna att komplettera befintlig bro är begränsade.