

Väg 261, Ekerövägen

Smal fyrfältsväg med två kollektivkörfält

Om projektet

Trafikverket har genomfört en förstudie där vi studerat olika alternativ. Vi har valt att arbeta vidare med förslaget att bygga om vägen till en fyrfältsväg med två smala körfält i varje riktning. Två av körfälten ska användas för kollektivtrafik under högtrafik. På sträckan genom världsarvet Drottningholm planerar vi att göra ännu smalare körfält. Det innebär att alla fyra körfält i stor utsträckning ryms inom det område som redan i dag upptas av vägen. På den här sträckan kommer också hastigheten att sänkas.

De åtgärder som föreslås genom Drottningholm anpassas till världsarvets kulturhistoriska värden.

Om planeringsprocessen

Infrastrukturtagstiftningen ändras vid årsskiftet men för detta projekt gör inte förändringen någon praktisk skillnad. Det pågående arbetet kommer att resultera i en s.k. vägplan. Det är vägplanen som, efter att den har fastställts av Trafikverket, utgör det juridiska dokument som ger oss rätt att genomföra ombyggnaden.

Under arbetets gång fortgår hela tiden en samrådsprocess som bl.a. innehåller olika möten med myndigheter, organisationer och med allmänheten. Synpunkter på vägförslaget och på den miljökonsekvensbeskrivning som görs för projektet kan lämnas när som helst under denna tid. När vägplanen är färdig ställs den ut för granskning, vilket är det sista tillfället då det går att lämna synpunkter på projektet.

Även om vägens utformning i stort är bestämd när vägplanen beslutas återstår fortfarande mycket arbete med att i detalj projektera vägen och alla de anordningar som hör till. Denna detaljerade delen av projektet görs först efter det att alla beslut är fattade och det är helt säkert att vägen ska byggas om.

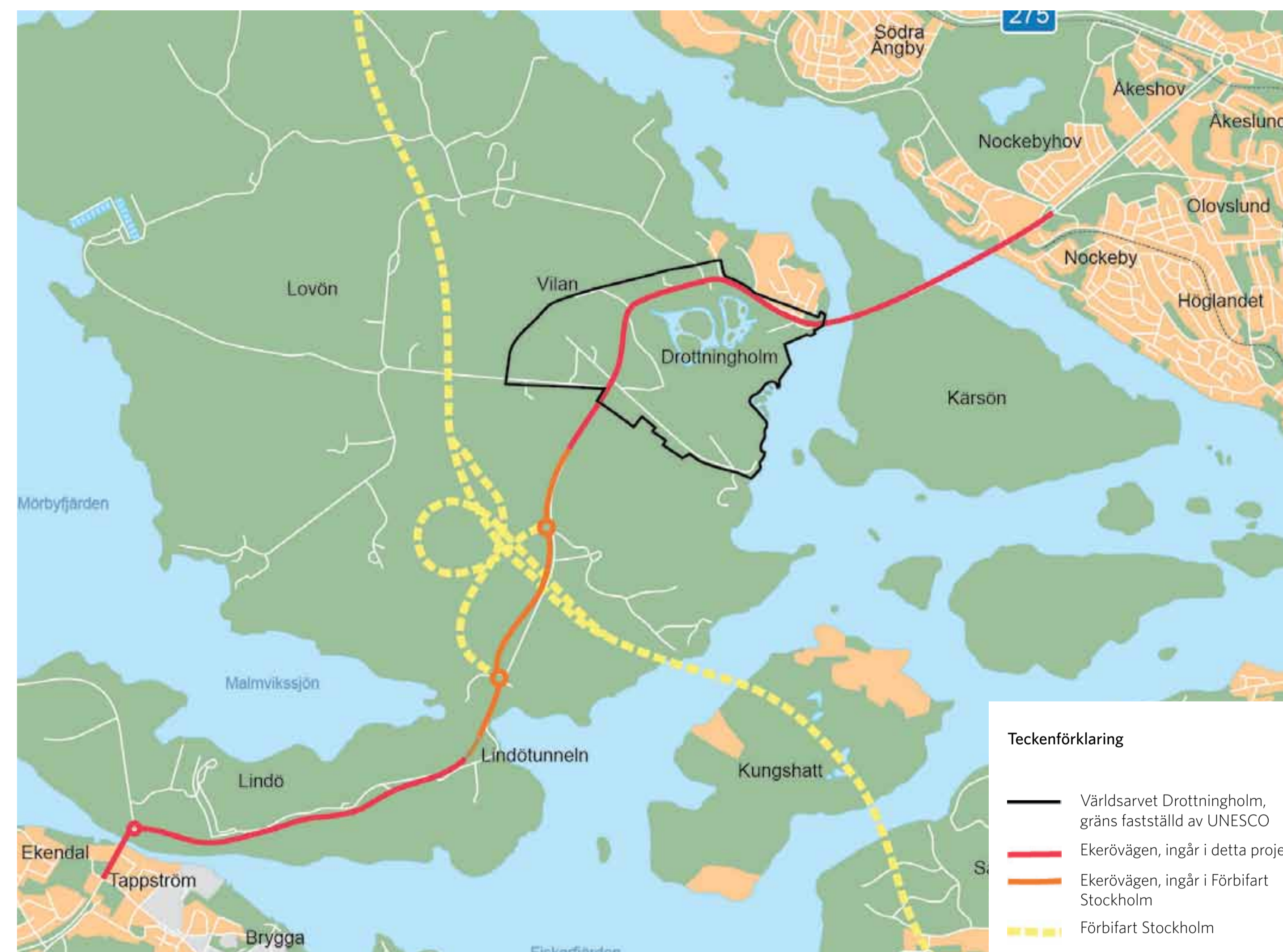
Läs mer om den effektiviserade planeringsprocessen på Trafikverkets webbplats.

Världsarvet Drottningholm

Drottningholms slott är upptaget på UNESCO:s världsarvslista. Ett världsarv är ett kulturminne eller naturminne som är så värdefullt att det är en angelägenhet för hela mänskligheten. Ekerövägen ligger inom världsarvets gränser. Vi planerar att använda den befintliga vägytan på ett mer effektivt sätt och vi tittar på åtgärder som gör att vi minskar trafikens påverkan på världsarvet. För att säkerställa att projektet och Förbifart Stockholm inte påverkar världsarvet negativt har vi påbörjat en kulturarvskonsekvensbedömning, en så kallad HIA (Heritage Impact Assessment).

Miljö

I anknäring till Ekerövägen finns flera känsliga naturområden och kulturarv. I de åtgärder vi arbetar med ska vi i så stor grad som möjligt värna om och bevara dessa områden, samtidigt som framkomligheten och säkerheten behöver bli bättre.



Tidplan

Vi befinner oss i en planeringsprocess där mycket fortfarande kan hända. I dagsläget ser tidplanen ut enligt nedan, men den kan komma att förändras:

December 2012	Öppet hus och samråd
Våren 2013	Sakägarsammanträde
Hösten 2013	Utställelse av vägplan

Mer information och synpunkter

Mer information om projektet hittar du på projektets webbplats www.trafikverket.se/ekerovagen. Här kan du ta del av tidigare dokument, nyheter och aktuella händelser.

Vi vill gärna ta emot dina synpunkter på projektet och de förslag vi arbetar med. För att

vi ska kunna hantera dina förslag behöver vi ha dem senast den 8 januari 2013. Synpunkter kan lämnas skriftligt till:

Trafikverket (Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge)

alternativt epost:

trafikverket@trafikverket.se

Referera till ärendenummer TRV 2012/19667.

Du är även välkommen att kontakta oss via Trafikverkets kundtjänst på 077124 24 24.

Kollektivkörfält

Smal fyrfältsväg med två kollektivkörfält

Kollektivkörfält i båda riktningarna

I dag finns ett körfält för all trafik mot Ekerö och två, varav ett kollektivkörfält, in mot Stockholm. Bilar och bussar måste samsas i högtrafik på eftermiddagarna mot Ekerö vilket medför förseningar. Många väljer att köra bil i stället. För att öka framkomligheten och tillförlitligheten för bussarna mellan Brommaplan och Ekerö Centrum förslås ett nytt kollektivkörfält utmed Ekerövägen mot Ekerö.

Ett nytt körfält innebär att vägen breddas från dagens tre till totalt fyra körfält och ger restidsbesparingar på flera minuter för bussar från Brommaplan mot Ekerö.

Hur breddas vägen?

På vissa sträckor kan det fjärde körfältet få plats genom en omDispositionering av vägytorna. Exempelvis kan de ytor som i dag används för vänstersvängfält vid entrén till Drottningholm 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.

Korsningar/Säkerhet:

Korsningarna anpassas för att minimera trafikrisker, köer och fördröjningar.

Trafiksignaler ses över och trafiksäkra passager för fotgängare och cyklister byggs.

Strävan med korsningarna på sträckan är att renodla bland material, skyltar, belysning med mera och att strama upp miljön till lättbegripliga tre- och fyrvägs korsningar.

Infartsparkering

Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken innebär att fler kommer överväga att välja bussen istället för bilen. Men för att ha möjlighet att göra det krävs infartsparkeringar som kan möta efterfrågan. Det gäller både i antal och att de placeras i strategiska lägen. Utbyggnad av infartsparkeringar ingår inte i det här projektet, men är en fråga som måste utredas parallellt för att utbyggnaden av kollektivkörfältet ska ha önskad effekt på trafikmängden.

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

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

Det är gratis att parkera bilen på alla SL:s parkeringar.



Gång- och cykeltrafik

Möjligheten att cykla

Att cykla till eller från jobbet eller på fritiden ska kännas som ett självklart och smidigt alternativ till bilen eller kollektivtrafiken. Det regionala gång- och cykelstråk som löper utmed vägen kommer att finnas kvar och förbättras.

Val av sida

Stråket föreslås flytta till söder/öster om vägen.

Fördelarna med att stråket går på vägens östra/södra sida är:

- gång- och cykelstråket kan ligga på samma sida av vägen från Lindötunneln till Brommaplan
- en bro över Ekerövägen vid Edeby undviks
- effektivare nyttjande av ytorna genom Drottningholm
- viktiga målpunkter såsom Brommaplan och Drottningholm nås utan att behöva korsa vägen.
- planskild korsning vid Edeby kan undvikas och därmed undviks en ny höjdskillnad

Nackdelarna kan vara:

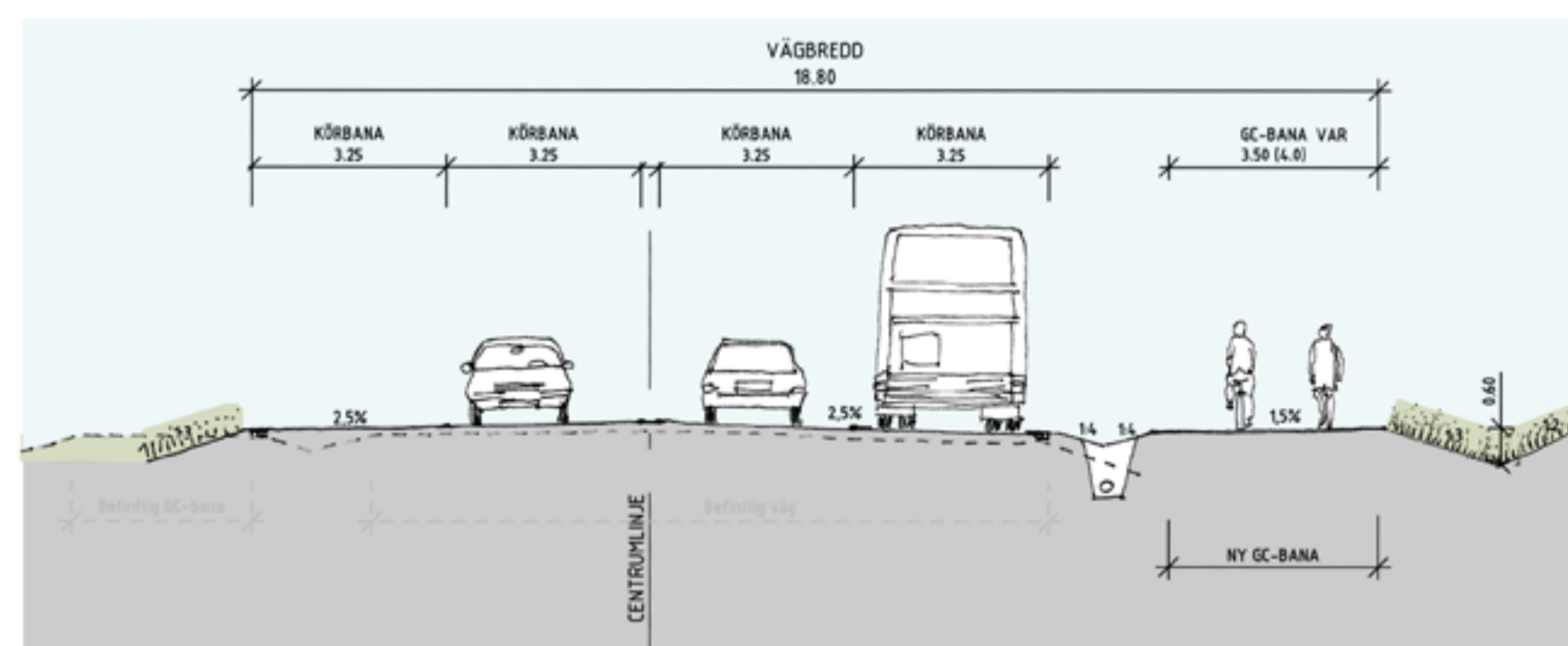
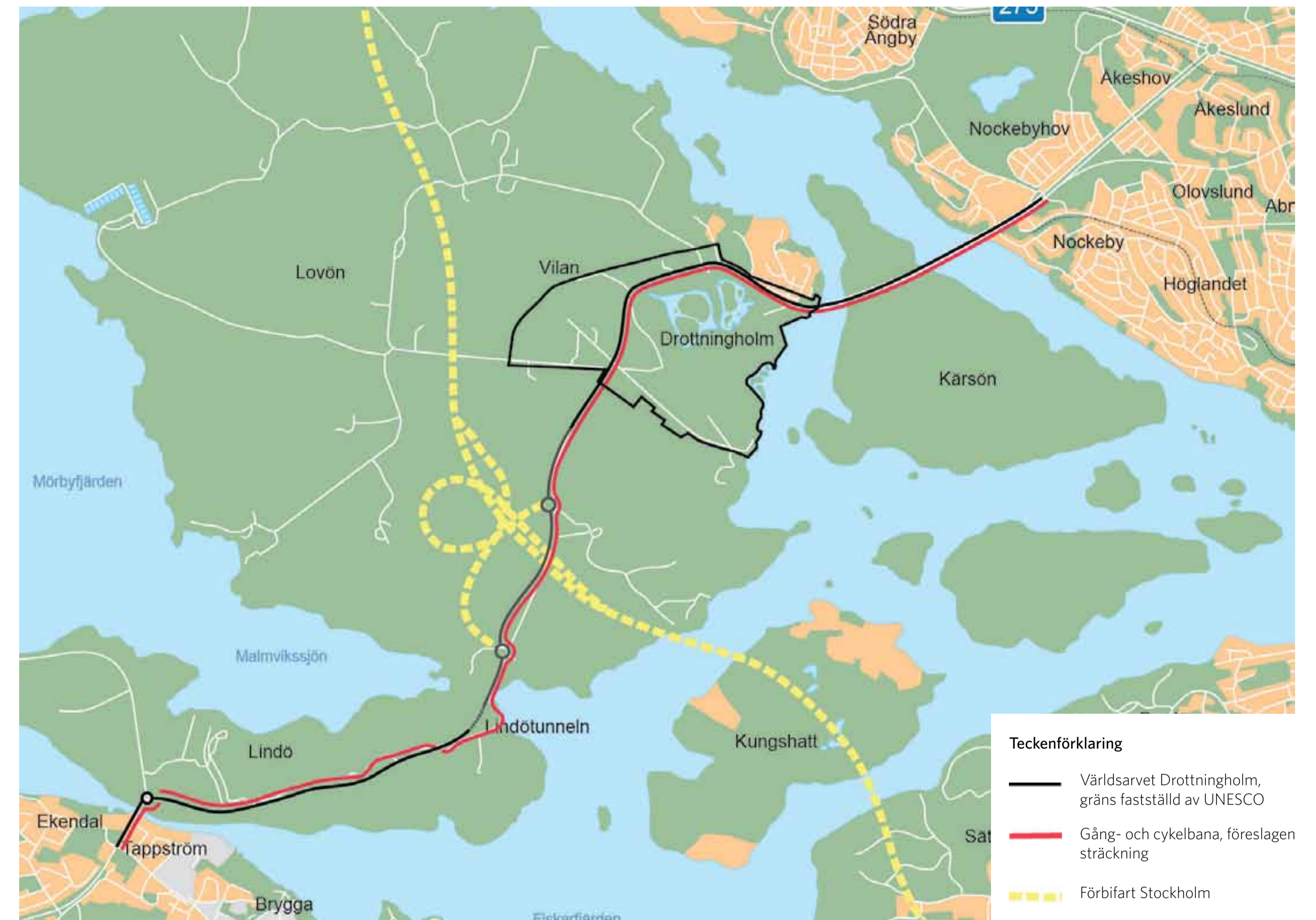
- de som ska till målpunkter på norra sidan av Lovön måste korsa vägen
- risk för rörig trafiksituation vid Drottningholm när pendlare och besökare blandas
- de invanda rörelsemönstren bryts

Utformning

Gång- och cykelstråket ska ha hög tillgänglighet och vara så trafiksäkert som möjligt för att uppmuntra ökad cykelpendling. Gång- och cykelstråkets bredd och avstånd till körbanan kommer variera och anpassas till omgivningen. Till exempel föreslås att gång- och cykelvägen är något smalare förbi Drottningholm och Malmen, dels för att minska intrånget och dels för att dämpa hastigheten i området där det vistas många förstagångsbesökare. Mellan Lindötunneln och korsningen med Färentunavägen följer gång- och cykelvägen den befintliga vägen, Wallenbergs allé.

Tappströmsrondellen och Tappström

Vid korsningen med Färentunavägen utreds olika lösningar på trafikplatsen. Det kan finnas behov av en planskild passage för gång- och cykelvägen. Om det blir på bro eller tunnel under vägen utreds. Idag ligger gång- och cykelvägen på Tappströmsbronns västra sida. Nu utreds om gång- och cykelvägen istället ska ligga på bronns östra sida för att på så vis bättre ansluta till gång- och cykelvägnätet i Tappström.

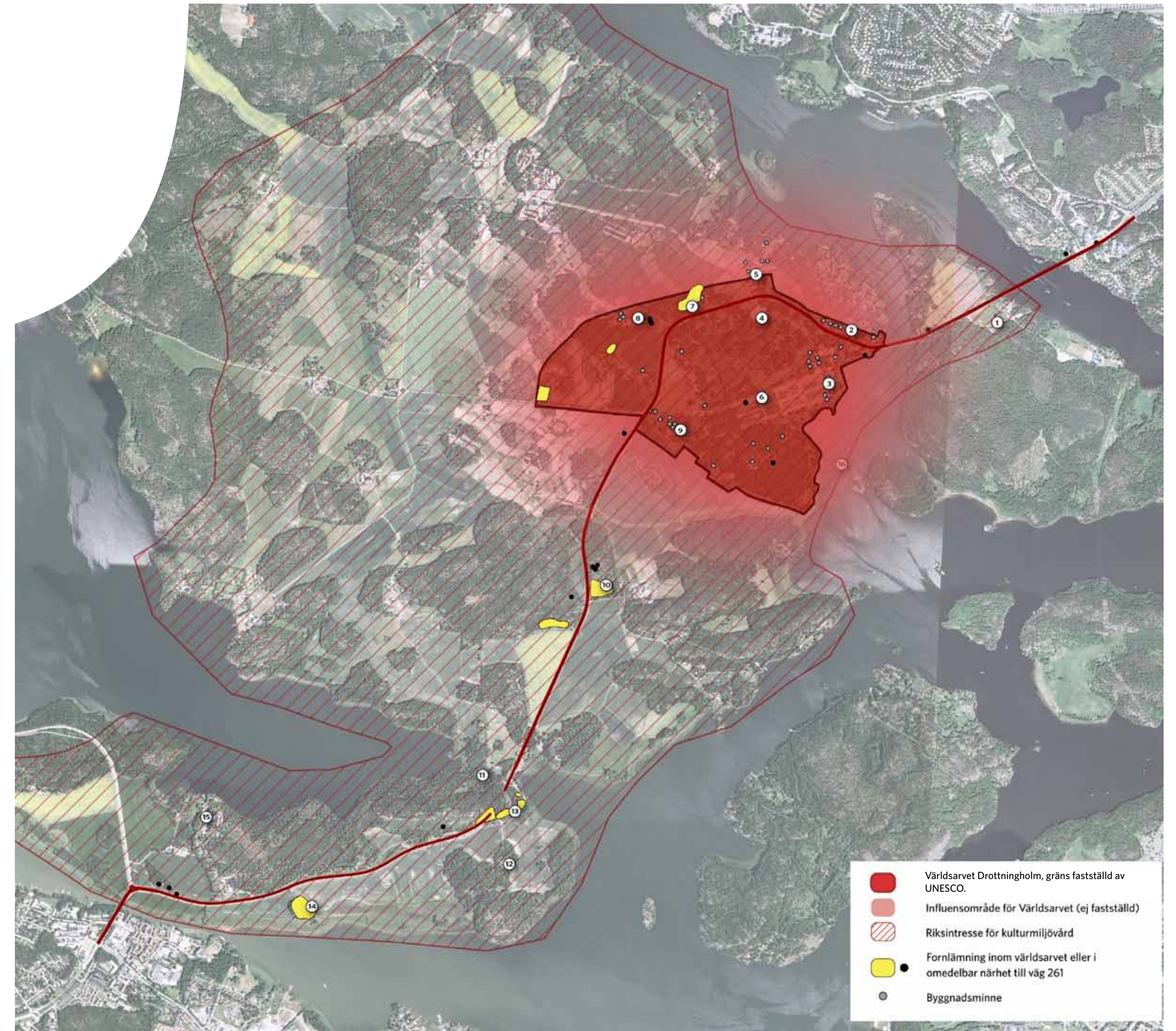


Gång- och cykelvägens bredd anpassas till omgivningen. Den kan variera mellan 4-3,5 m bred.



Kulturvärden

1. Brostugan uppfördes i mitten av 1700-talet.
2. Drottningholmsmalmen, de flesta av byggnaderna på uppfördes under 1600-talet. På malmen bodde hantverkare. Här fanns bryggeri, bageri, spannmålsbod, värdshus.
3. Drottningholms slott uppfördes efter ritningar av Nicodemus Tessin d.ä. och stod färdigt år 1698.
4. Karusellplan som användes för praktfulla skådespel och tornerspel som skildrade historiska, gärna medeltida händelser.
5. Kungsladugården.
6. Parkområde med engelska parken i norr och Barockparken i söder.
7. Hemmet uppfördes för ståthållaren på slottet på 1780-talet.
8. Vilan med två flygelbyggnader.
9. Kantons bebyggelse uppfördes på 1750-talet för småskalig tillverkning av lyxprodukter.
10. Edeby är en av de 12 byarna som etablerades under förhistorisk tid som legat under Kungsladugården.
11. Torpet Lindöbro och Lindöbron. Lindöbron är den tidigare förbindelsen mellan Lovö och Lindö. Strandförskjutning har gjort att de två öarna vuxit samman med en allt större landförbindelse.
12. Lindö gård, utgjordes tidigare av en by som låg i sundet mellan Lovö och Lindö
13. Lindös gamla bytomt
14. Malmviks begravningsplats började användas redan under 1600-talet av de som bodde på Malmvik.
15. Malmviks säteri som omfattade hela Lindö. Den nuvarande byggnaden uppfördes under början av 1700-talet.



Naturvärden och vattenvärden

Natur

Lovö, Kårsön och Lindös naturvärden är starkt kopplade till öarnas kulturella värden. Det finns många äldre grova ekar, lindar och andra ädellövträd som är mer än 300 år gamla varav flera återfinns i alléer längs vägarna. Dessa äldre träd utgör intressanta boendemiljöer för flera insekter och fåglar. Blandningen av mindre skogsområden och åkermiljöer på kalkrik mark skapar ett mosaiklandskap som även gynnar etableringen av flera rara växter.

Inom planerad utbyggnad av väg 261 mellan Tappsund och Nockeby återfinns ett antal naturvärden belägna i vägens närhet längs vardera sidan av vägsträckan.

1. Representerar gränsområdet för det planerade naturreservatet som omfattar, Lovön, Kårsön, Fågelön, Björnholmen, Skräddarholmen och omgivande småöar i Ekerö kommun. Det statliga byggnadsminnet Drottningholm ska ej ingå.

2. Äldre grova ekar. Många rödlistade arter är knutna till dessa habitat

3. Natura 2000 området Lovö –Kårsön som består av näringsrik ek –eller avenbokskog

4. Äldre grova ekar. Många rödlistade arter är knutna till dessa habitat

5 + 6. Alléer. Omfattas av biotopskydd och är därmed skyddade enligt lag och många arter är knutna till dessa miljöer

7. Mindre skogsområde med flera äldre grova tallar och lövträd

8 Natura 2000-området Edeby Ekhage består av en trädbeklädd hage med äldre ekar

9. Fynd av en fridlyst växt som är upptagen i Artskyddsförordningen. Fyndplatsen är belägen inom 20 meter från väg 261. Andra fridlysta arter kan förekomma utanför vägens omedelbara närhet.

10. Vid Lindö tunneln återfinns ett område med äldre grova tallar. Många rödlistade arter är knutna till dessa habitat.

11. Naturvårdsavtal vid Malmvik. Området omfattar en av Stockholms finaste blåsipplokaler och flera äldre grova tallar.

12. Fynd av en fridlyst växt vid Färentunarondden. Arten är upptagen i Artskyddsförordningen. Fyndplatsen är belägen inom 20 meter från väg 261. Andra fridlysta arter kan förekomma utanför vägens omedelbara närhet.

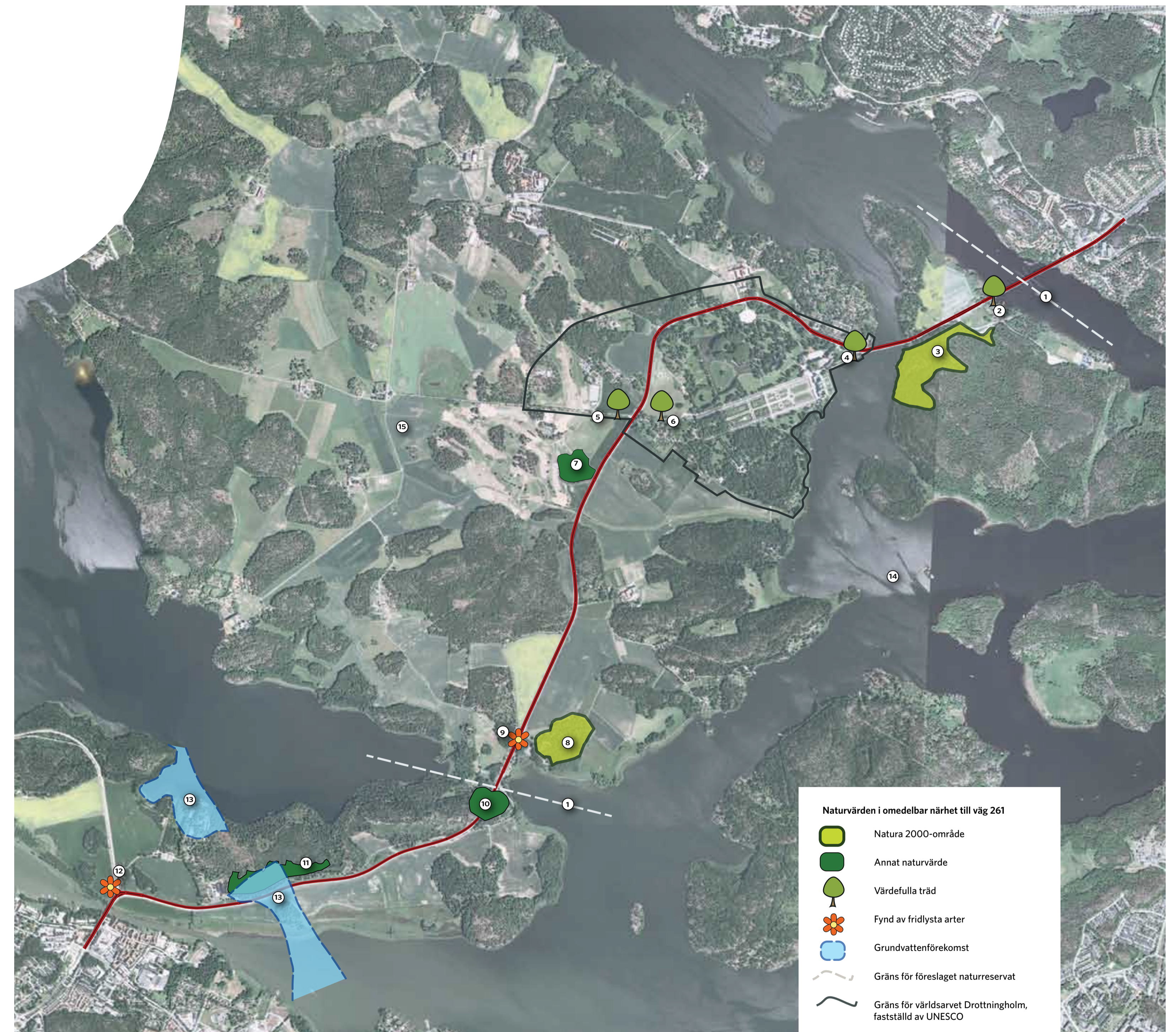
15. Hela Lovö, Kårsö och större delen av Lindö ingår i en av Stockholmsregionens gröna kilar, Ekerökilen. De gröna kilarna är en viktig del av regionens grönstruktur och innehåller en rad värden med koppling till bland annat rekreation, friluftsliv, naturmiljö och kulturhistoria. Stora delar av Lovön är beskrivna som tysta områden med en ljudnivå under 45 dBA. Tystnad är en av kvaliteterna i såväl rekreations- som boendemiljöer.

Hela Mälaren med dess öar och strandområden är också utpekade som ett riksintresse för det rörliga friluftslivet enligt 4 kapitlet i Miljöbalken.

Vatten

13: Tullingeåsen är en sand- och grusås och är en grundvattenförekomst enligt EU:s ramdirektiv för vatten. Den omfattas av miljökvalitetsnormer.

14. Mälarens olika vattenområden omfattas av EU:s ramdirektiv för vatten och särskilda miljökvalitetsnormer ska därför följas. Normerna är ett styrinstrument inom vattenförvaltningen och betyder att en vattenförekomst ska uppnå en viss ekologisk och kemisk kvalitet. Vattenkvaliteten får inte heller försämrats. Östra Mälaren är också en råvattentäkt för dricksvatten och dess vattenskyddsområde täcker hela vägsträckan.



En väg genom världsarvet Drottningholm

Varför är Drottningholm ett världsarv?

Drottningholms slott är upptaget på UNESCO:s världsarvslista. Motiveringen till världsarvet är följande:

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

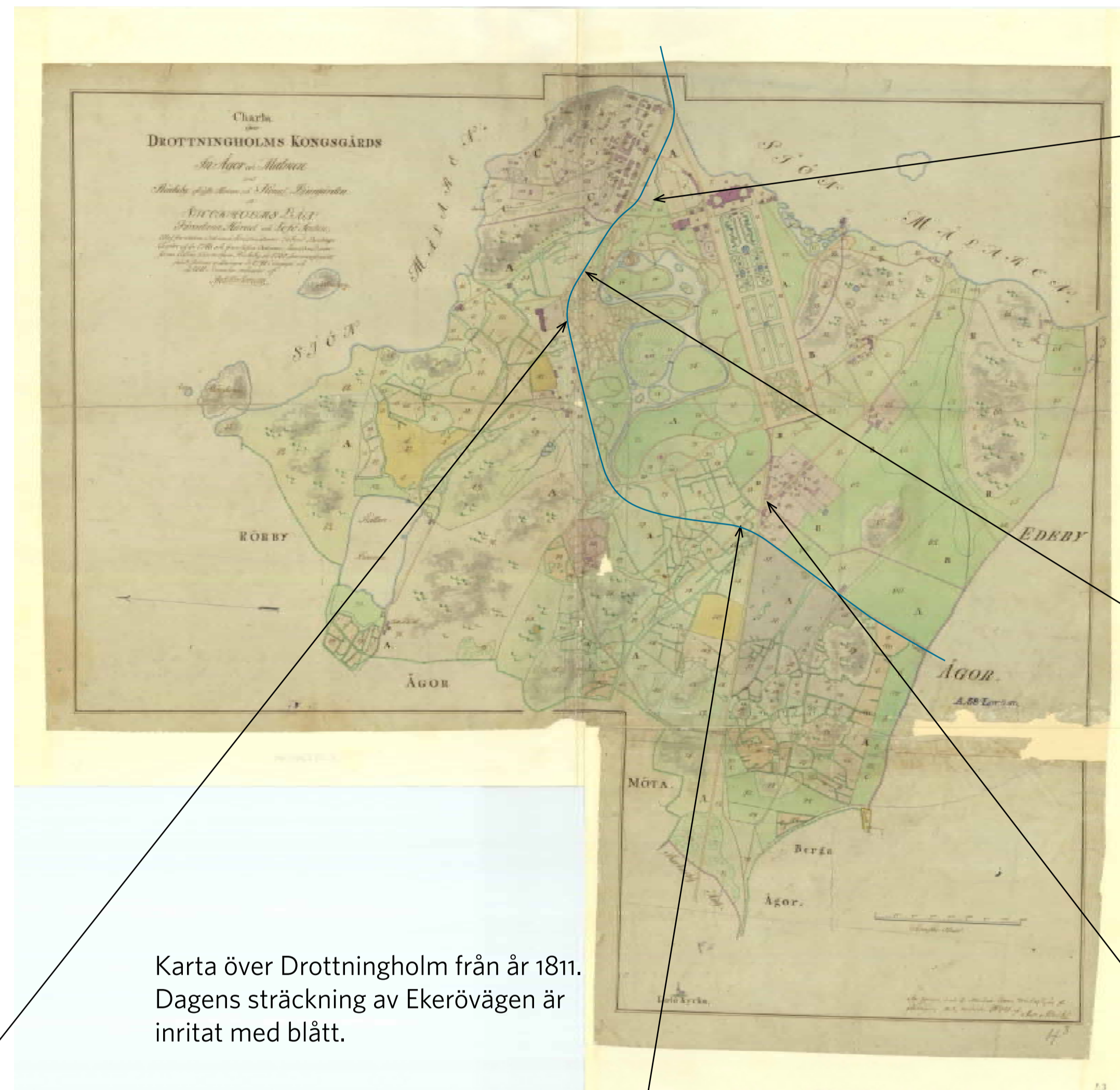
För att förstå världsarvets värden och betydelse måste hänsyn tas till Drottningholms kungliga slotts historiska bakgrund. Hänsyn måste även tas till dess omgivning som omfattar hela de kungliga markägorna på Lovö. Bedömningen av världsarvet och dess kulturmiljövärde, betonar alltmer ett sådant helhetsperspektiv.

Möjligheter för Världsarvet och Ekeröbornas framkomlighet

Den nuvarande trafikbelastningen på Ekerövägen har idag en mycket negativ inverkan på världsarvets unika värden. I vägplanen för Ekerövägen är syftet att genomföra åtgärder och skapa redskap för att minska trafiken. Målsättningen är att anpassa vägen till världsarvet och dess omgivande kulturlandskap samtidigt som framkomligheten genom världsarvet underlättas för Ekeröborna.

Det kan göras genom att skapa bättre förutsättningar för bussarna genom att lägga till en körbana inom befintligt vägområde. Det i sin tur medför att det blir mer attraktivt för trafikanten att välja buss istället för bil. Breddningen skapar dessutom möjligheter att utforma vägen på ett sätt som kan förstärka och ytterligare lyfta fram den unika miljö som Lovö med Drottningholms slott utgör. Inom ramen för projektet pågår därför ett intensivt samarbete mellan landskapsarkitekter och antikvarier för att lyckas med detta.

Parallellt med arbetsplanen för Ekerövägen pågår ett arbete med att göra en kulturmiljökonsekvensbedömning, på uppdrag av Trafikverket (en Heritage Impact Assessment, HIA). Den syftar till att tydliggöra vägprojektets inverkan på världsarvet.



Karta över Drottningholm från år 1811. Dagens sträckning av Ekerövägen är inritat med blått.



Vy mot Malmen från parken



Vy från vägen ner mot Engelska parken



Karusellplan fotograferad en vardag i augusti



Korsningen Ekerövägen - Kantongatan



Vy från Kanton norrut mot Ekerövägen och Götiska tornet

Gestaltningssprogram

Gestaltningssprogrammet gäller, till skillnad från övrig Vägplan för väg 261, hela sträckan från Tappström till Nockeby.

Landskapsanalys

Genom en så kallad landskapsanalys belyses landskapets uppbyggnad och struktur. En landskapsanalys tydliggör svagheter och styrkor och ligger till grund för vilka åtgärder och utformningar som bedöms lämpliga utifrån landskapsbildens.

Vad är ett gestaltningssprogram?

Gestaltning inom ett vägprojekt handlar om att balansera olika intressen och finna en fungerande helhetslösning, vilket förutsätter ett gott samarbete mellan alla kompetenser.

Gestaltningssprogrammet är ett eget dokument i arbetsplanen och utgör grunden för nästa skede. Programmet illustrerar vad vägen innebär för både boende, trafikanter och landskapet. Det innehåller illustrationer, planer och sektioner som åskådliggör ambitionen med utformning. Programmet fungerar som ett stöd för de som ska projektera bygghandlingen. Av gestaltningssprogrammet ska också framgå vilka gestaltningsfrågor som är avgörande för att huvudkaraktären i förslaget inte ska gå förlorad.

Viktiga gestaltningsfrågor

- Hur kan trafikens påverkan på omgivande landskap minskas eller förbli oförändrad?
- Kan man bygga gång- och cykelvägar under Ekerövägen i Världsarvet Drottningholm utan att stora värden går förlorade?
- Hur kan sambandet mellan Malmen och Drottningholmsparken förstärkas?
- Kan vägen genom Världsarvet gestaltas så att dess påverkan på parken genom buller och visuella störningar minskas samtidigt som vägen är en del av parken och Malmen?
- Hur kan passager för cyklister och fotgängare utformas för att vara säkra, trygga och smidiga utan att påverka landskapsbildens negativt?

Gestaltningssmål

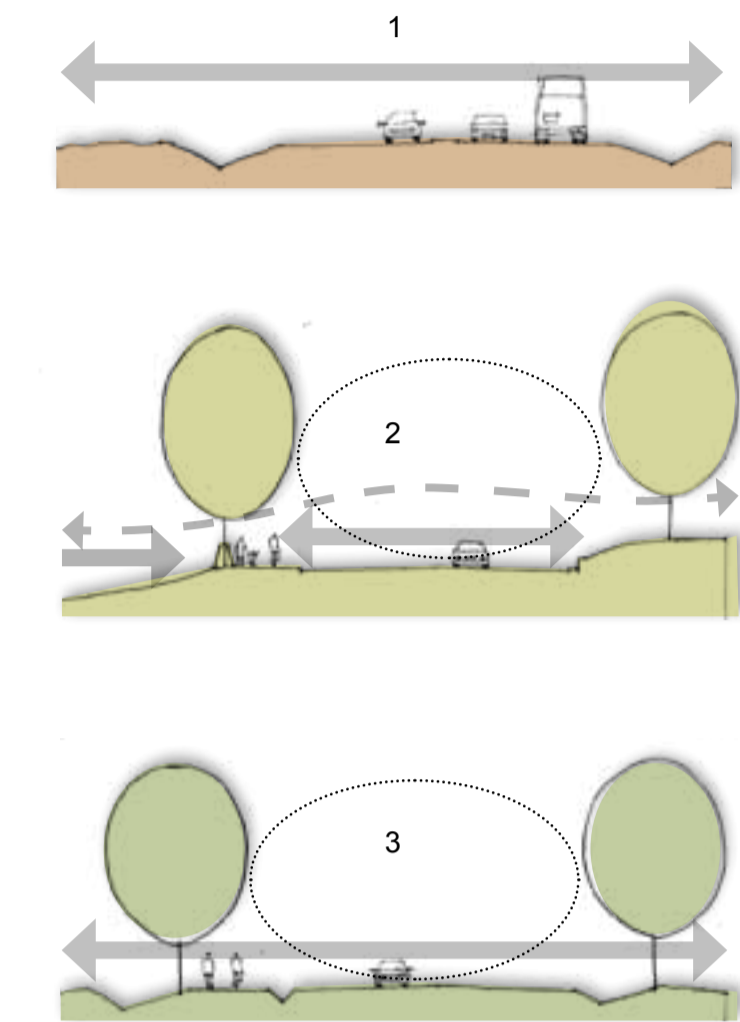
De visuella, historia och funktionella sambanden inom världsarvet Drottningholm förstärks.

Vägen har en underordnad roll i det känsliga landskapet på Lindö, Lovö och Kärnsön.

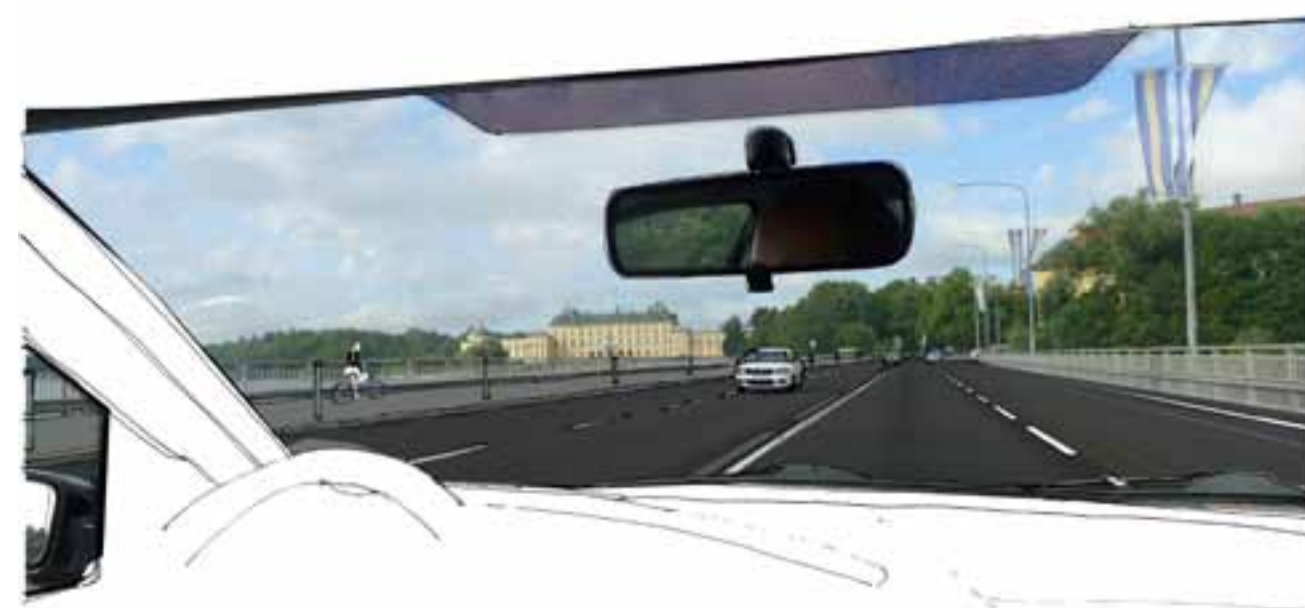
Gestaltningssverktyg

För att leva upp till gestaltningssmålen kan till exempel följande åtgärder bli aktuella:

- historiska samband förstärks genom siktlinjer, materialval etc.
- följsam linjeföring som utgår från landskapets former
- låg profil på körbanan
- ett minimum av installationer i form av stolpar och skyltar
- gång- och cykelvägen utgör ett attraktivt vägval



Vägens förhållande till omgivningen testas bland annat genom principskisser.



Hur upplevs slottet genom bilrutan om gc-vägen ligger på södra sidan bron? En enkel skiss är ett bra hjälpmedel



Olika förslag och idéer på gestaltning av vägrummet testas bland annat genom skisser och illustrationer. Här visas alternativ på utformning av vägrummet förbi Malmen.



Delsträcka Tappström - Lindö

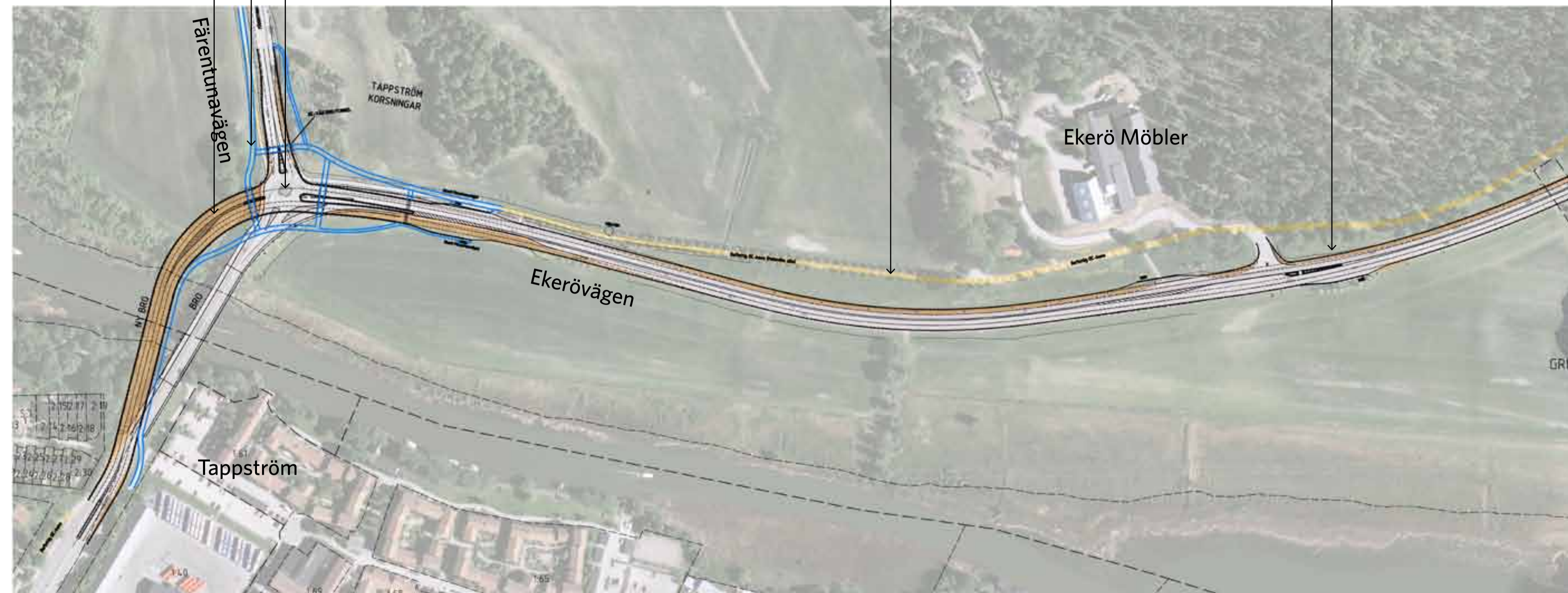


Tappströmsbron måste byggas om. För att underlätta genomförandet utreds ett läge strax väster om befintlig bro.

En planskild gång- och cykelpassage vid Färentunavägen och Ekerövägen utreds.
En ny utformning av korsningen som ger högre kapacitet utreds. Se alternativ.

Gång- och cykelvägen följer befintlig sträckning på Wallenbergs allé.

Breddning sker i första hand på vägens norra sida. Markerat med gult.



Möjliga åtgärder för bullerutsatta fastigheter i Tappström utreds



Alternativ 1 Trafikplats Tappström.
Cirkulation med gc-väg på södra sidan av bron. Planskilda passager med Ekerövägen och Färentunavägen



Alternativ 2 Trafikplats Tappström.
Cirkulation med gc-väg på norra sidan av bron. Planskilda passage med Färentunavägen

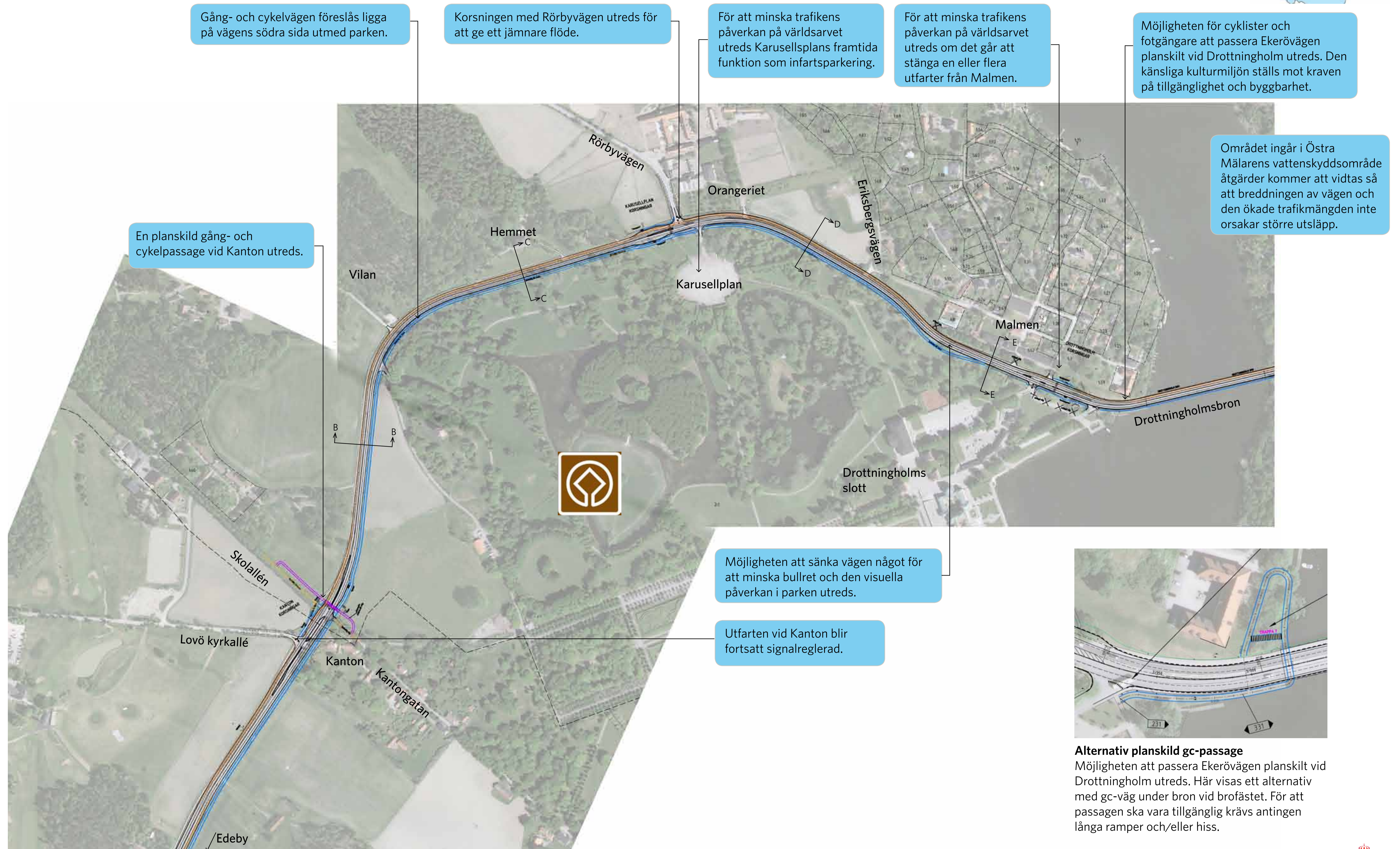


Alternativ 3 Trafikplats Tappström.
T-korsning med gc-väg på norra sidan av bron. Planskilda passage med Färentunavägen



Alternativ 4 Trafikplats Tappström.
T-korsning med gc-väg på södra sidan av bron. Planskilda passage med Färentunavägen och Ekerövägen.

Delsträcka Drottningholm plan



Delsträcka Drottningholm

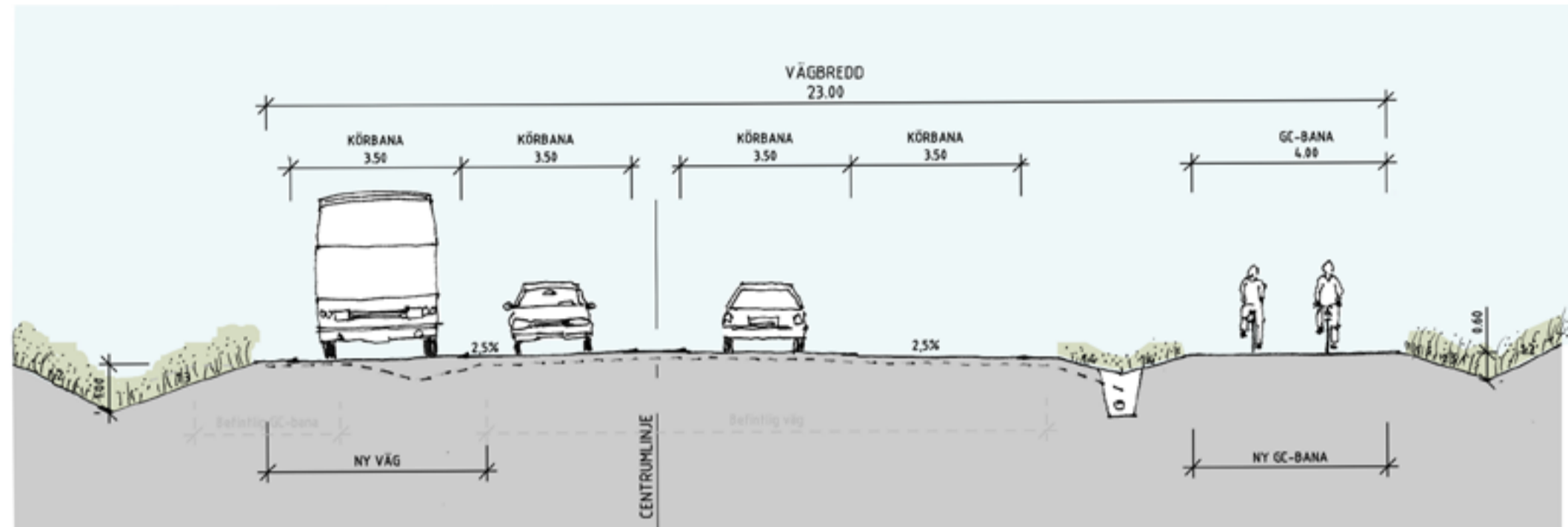
sektioner

För att se ungefär var sektionerna föreslås gälla, se plansch nr 9: Delsträcka Drottningholm Plan.



Typsektion B-B

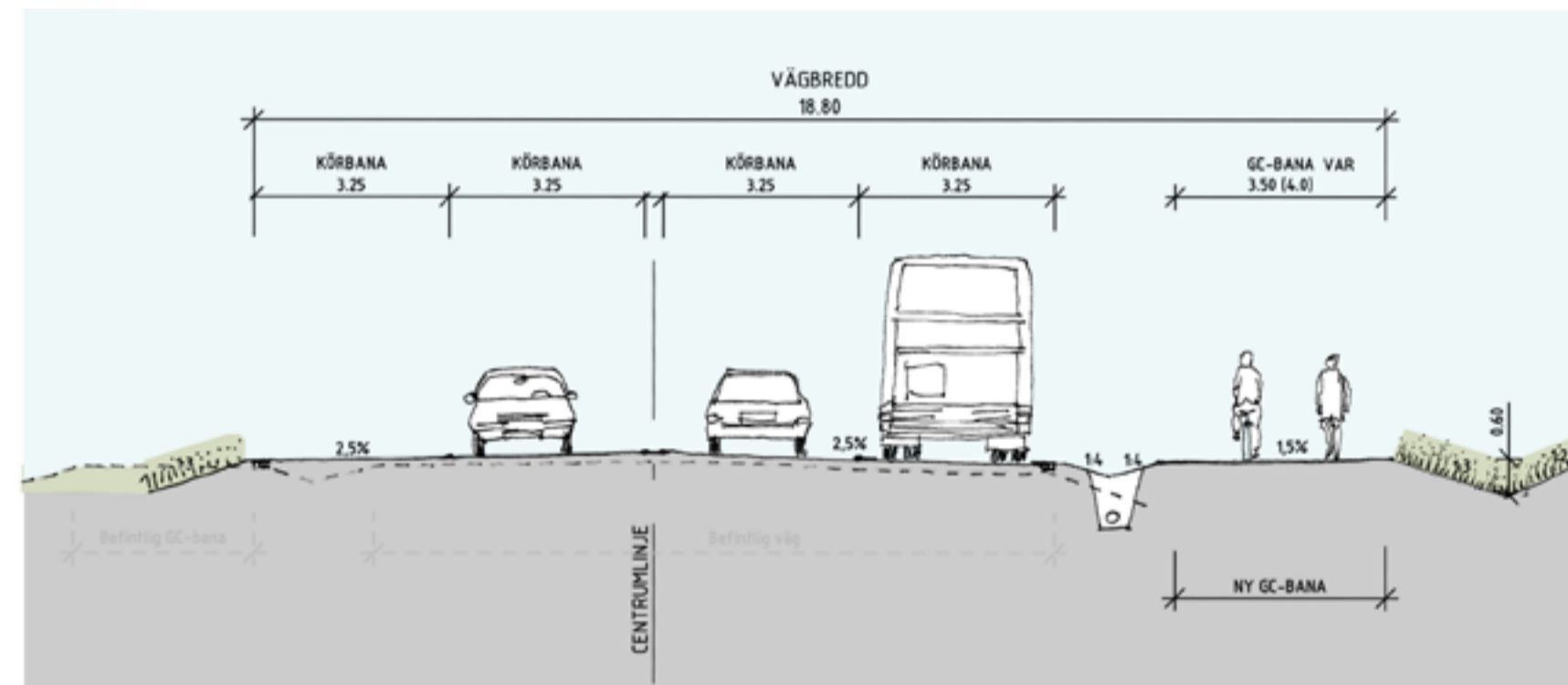
Ekerövägen mellan Edeby och Kanton



Illustrationen visar sträckan mellan Kanton och Vilan, men sektionen är densamma som mellan Edeby och Kanton. Idag går gång- och cykelvägen på andra sidan av vägen.

Typsektion C-C

Ekerövägen mellan Kanton och Karusellplan



Illustrationen visar där vägen passerar Hemmet. Idag går den befintliga gång- och cykelvägen på den norra/västra sidan. Parallellt med Ekerövägen går idag en parkväg på den södra/östra sidan.

Typsektion D-D

Ekerövägen mellan Karusellplan och Malmen

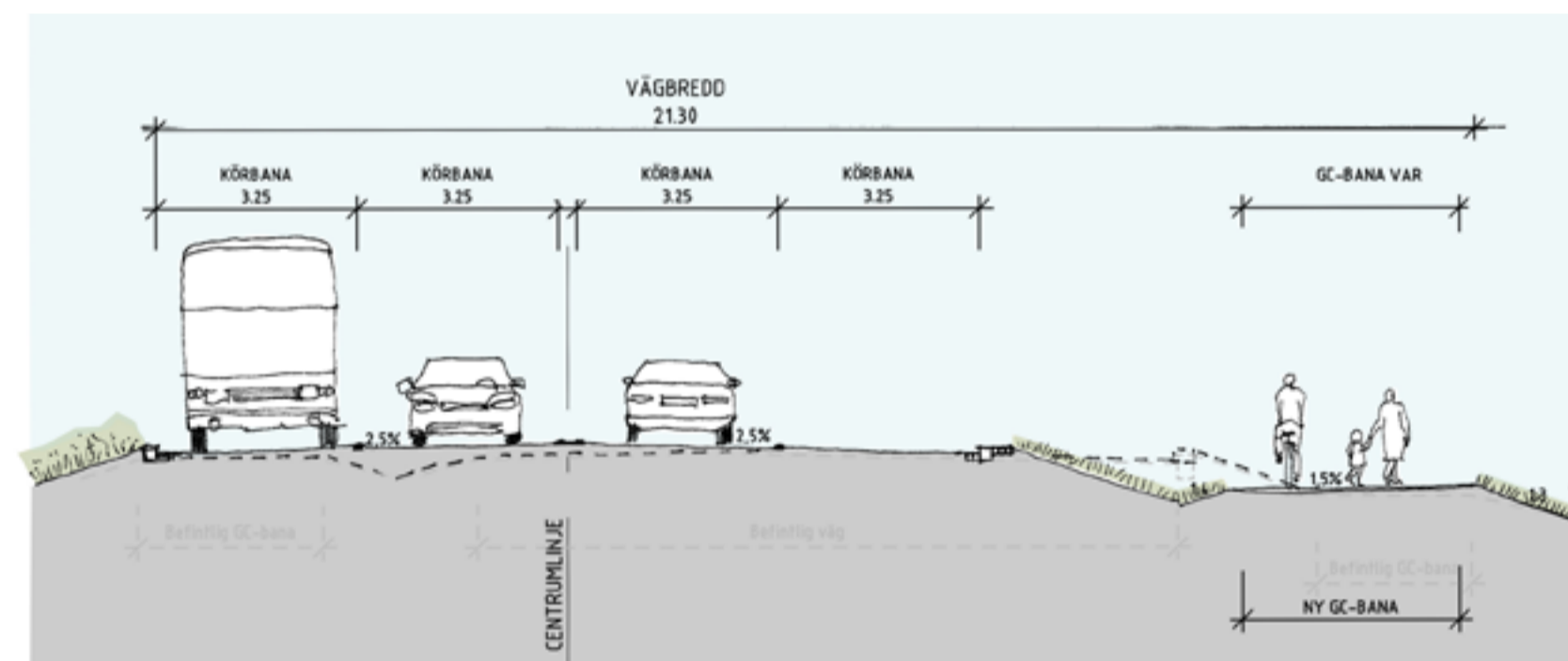
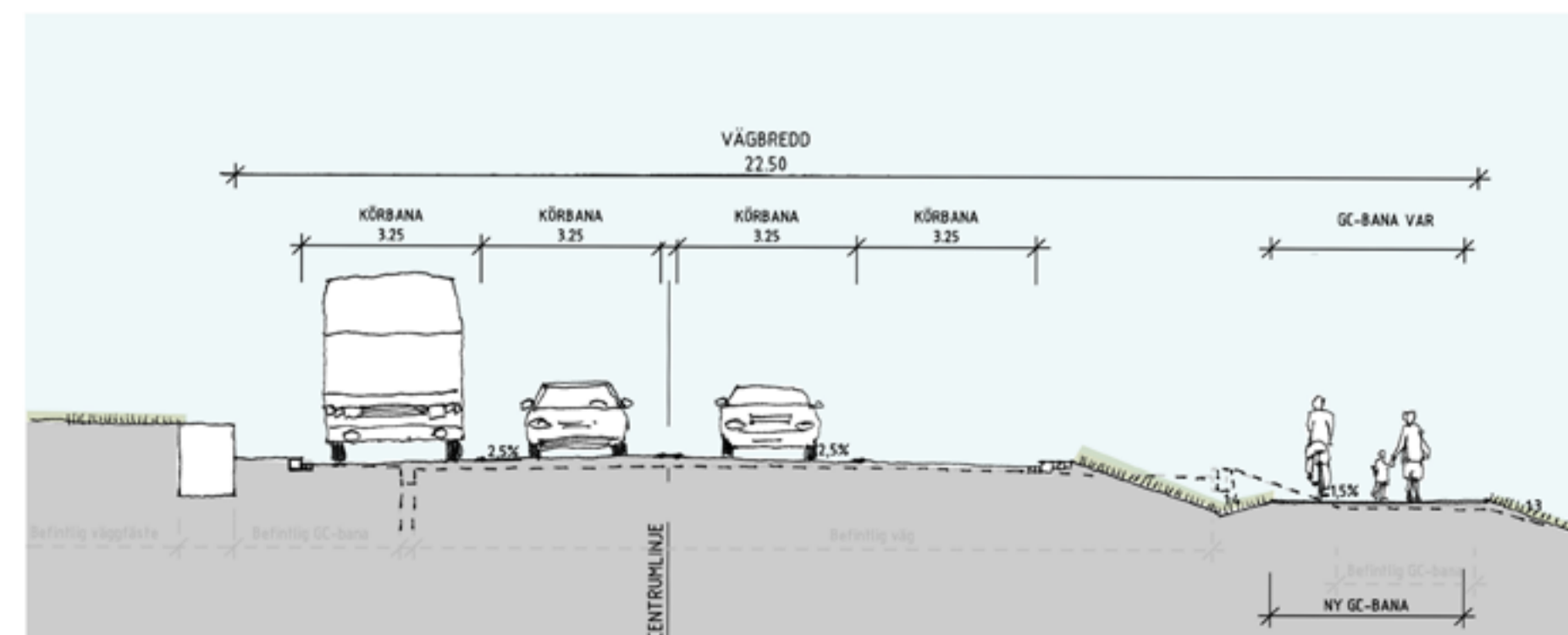


Illustration från Ekerövägen mot Eriksbergsvägen och Malmen. Idag går den befintliga gång- och cykelvägen på den norra. Parallellt med Ekerövägen går idag en parkväg på den södra sidan.

Typsektion E-E

Ekerövägen mellan Malmen och Drottningholmsbron



Illustrationer som visar alternativa utformningar av vägrummet förbi Malmen. Till vänster med grässlånt mellan körbana och gång- och cykelvägen. Till höger med häck mellan park och väg.

Delsträcka broar, Kärson och Nockeby

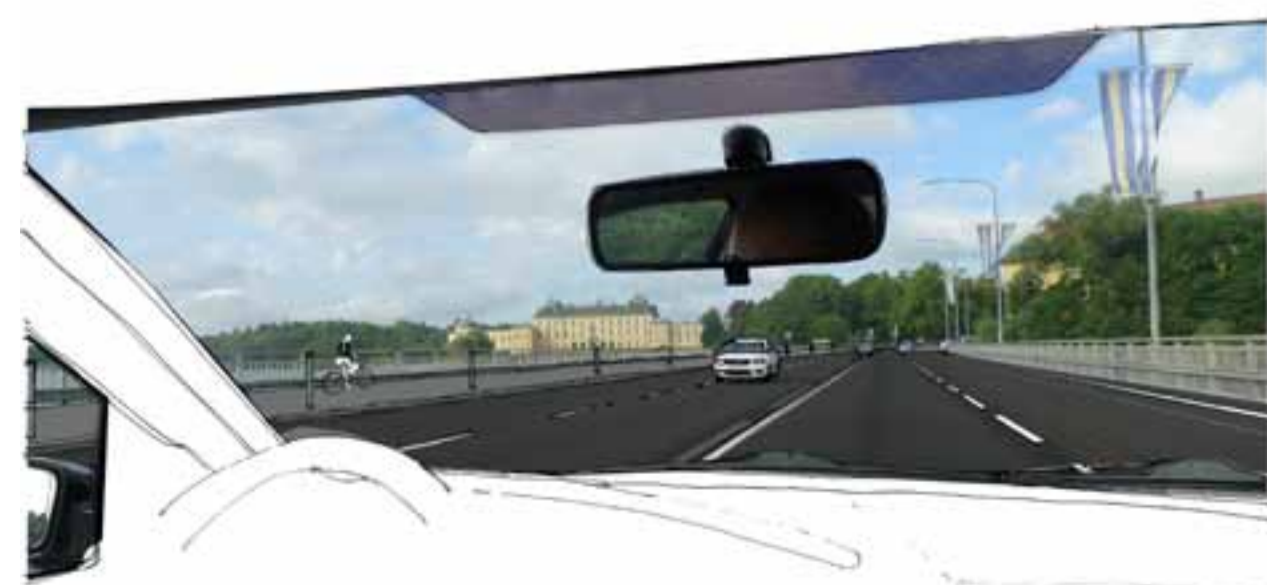
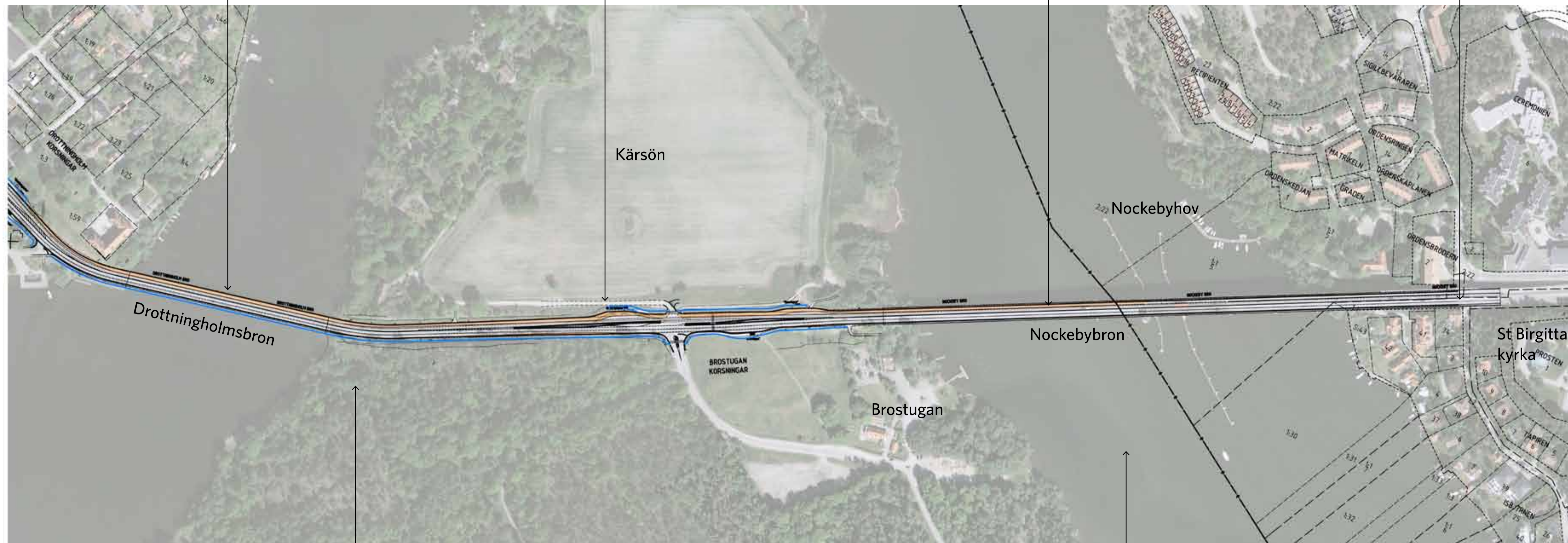


Möjligheterna att bredda bron till fyra körfält och gc-bana utreds. Visar utredningarna att den befintliga bron inte klarar av en breddning måste eventuellt en ny bro för gång- och cykeltrafik byggas.

Befintlig dagvattendamm

Möjligheterna att bredda Nockebybron till fyra körfält och gc-bana som dessutom är öppningsbar utreds. Visar utredningarna att den befintliga bron inte klarar av en breddning måste eventuellt en ny bro för gång- och cykeltrafik byggas.

Bullersituationen för de boende i Nockeby utreds.



Natura 2000 område

Området ingår i Östra Mälarens vattenskyddsområde. Åtgärder kommer att vidtas så att breddningen av vägen och den ökade trafikmängden inte orsakar större utsläpp.



Den befintliga dagvattendammen och det aktiva jordbruket på Kärson.

Illustration som visar hur bron kan se ut när gång- och cykelvägen går på den södra sidan.