

Samrådsredogörelse
Ekerövägen väg 261,
Smal fyrfältsväg med busskörfält
Ekerö, Stockholms län

Decemeber 2011

Uppdragsnummer: 106617

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Ekerövägen väg 261, Smal fyrfältsväg med busskörfält, Ekerö kommun, Stockholms län

Skapat av: Trafikverket

Dokumentdatum: December 2011

Dokumenttyp: Rapport

DokumentID:

Ärendenummer: TRV 2010/13616

Uppdragsnummer: 106617

Version:

Publiceringsdatum: December 2011

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Karin Stadler

Uppdragsansvarig: Magnus Dahlström, Atkins Sverige AB

Tryck: December 2011

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

Innehåll

Samrådets genomförande	4
Möten med myndigheter och organisationer.....	4
Möten med allmänheten	4
Synpunkter från allmänheten.....	5
Skriftliga synpunkter från allmänheten.....	5
Yttranden från myndigheter och organisationer.....	7
Skriftliga synpunkter.....	7
Trafikverkets kommentarer	10

Samrådets genomförande

En förstudie för väg 261 Ekerövägen, mellan Nockeby och Tappström inleddes 2008 och var på samråd 2009. En komplettering av förstudien avseende Smal fyrfältsväg med busskörfält har gjorts 2011 och varit på samråd under tiden 22 juni – 13 september 2011. Denna rapport är en redogörelse från samrådet 2011.

Samtliga inkomna synpunkter är diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV2010/13616.

Möten med myndigheter och organisationer

Kompletteringen av förstudien avseende smal fyrfältsväg har tagits fram och stämts av med arbetsgruppen för Ekerövägen. I arbetsgruppen har Riksantikvarieämbetet, Statens fastighetsverk, Länsstyrelsen i Stockholms län, Ståthållarämbetet, Ekerö kommun, Stockholm stad och SL ingått. Under perioden 28 mars till 10 juni 2011 har sju arbetsgruppsmöten hållits. Minnesanteckningar finns på Trafikverket.

Möten med allmänheten

Inbjudan till samråd annonserades 2011-06-01 i Svenska Dagbladet och Dagens Nyheter, 2011-05-31 i Mitt i Bromma samt 2011-08-22 i Mälardagens nyheter. Fastighetsägare inom förstudieområdet (ett 70:tal) fick inbjudan via brev. Även synpunktslämnare vid samrådet 2009 fick en inbjudan via brev. Utöver detta informerades om förstudien och kommande samråd i samband med Förbifart Stockholm informationsmöte i Ekerö centrum lördagen den 30 maj 2011 där också en folder med inbjudan delades ut.

Två samrådsmöten har hållits, båda i biblioteket i Ekerö centrum. Formen var ”öppet hus” med olika stationer som var bemannade med Trafikverkets sakkunniga som förde en dialog med besökande. Några särskilda minnesanteckningar gjordes inte. Det första tillfället var 10 augusti 2011 och det andra 1 september. Det första tillfället var under samma period som Förbifarts Stockholms utställelse av arbetsplan, i syfte att man skulle kunna ta del av båda projekten samtidigt. Projektledare från Förbifart Stockholm fanns på plats för att kunna svara på frågor särskilt om förbifarten.

Samrådsmaterialet utgjordes av en pärm innehållande förstudiens huvudrapport för Ekerövägen, komplettering avseende reversibla körfält, överenskommelse från 7 april 2011 mellan Statens fastighetsverk, Riksantikvarieämbetet, Ekerö kommun och Trafikverket angående inriktning för fortsatt arbete med Förbifart Stockholms anslutning till Ekerövägen och för Ekerövägen i sig, kompletteringen avseende smal fyrfältsväg med busskörfält samt en rapport innehållande uppdateringar av huvudrapporten där beskrivningar har saknats, varit bristfälliga eller inaktuella och en justering av förstudieområdet. Utöver pärmen fanns också en sammanfattande broschyr. Till samrådsmötena togs sk. roll-ups fram som stod framme under hela samrådstiden i biblioteket i Ekerö centrum.

Förutom i biblioteket i Ekerö centrum fanns pärm och broschyrer också i Bromma bibliotek samt i Trafikverkets foajéer, dels på Sundbybergsvägen i Solna, dels på

Landsvägen i Sundbyberg. Samrådsmaterialet finns också på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/ekerovagen

Vid det första öppna huset kom endast ett fåtal personer och ett 50-tal vid det andra. En blandning av privatpersoner, organisationer och politiker närvarade. En bedömning är att ungefär lika många kvinnor som män fanns på plats samt såväl yngre som äldre.

Synpunkter från allmänheten

Skriftliga synpunkter från allmänheten

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som inkommit från allmänheten i samband med samrådet. Totalt inkom 8 skrivelser till Trafikverket under samrådet.

Boende Ekerö

Anser att bussresan mellan Bromma och Ekerö Centrum tar betydligt längre tid än vad som anges i förstudien. Anser att åtgärder för att förbättra för arbetspendlarna ligger för långt fram i tiden och förespråkar en temporär lösning med reversibla körfält.

Ordförande i bostadsrättsförening Bromma

Anser att den hastighetssänkning på broarna som anges i förstudien skulle vara gynnsam för de boende i bostadsrättsföreningen då de påverkas av buller från Nockebybron. Frågar om tidplan för genomförandet och ifall den är kopplad till Förbifart Stockholm.

Boende Drottningholm

Anser att bullerfrågan bör sättas som högsta prioritet, framförallt för boende. Den lämpligaste lösningen vore att dra en tunnel genom Drottningholm alternativt ett nedsänkt tråg med planerat farbart tak. Den i förstudien föreslagna profilsänkningen bör sträcka sig längre längs Eriksbergsvägen och skall vara minst en meter. Detta gynnar även lekytan mellan väg 261 och Eriksbergsvägen. En hastighetssänkning i kombination med trädplantering, fartgupp, hastighetskameror mm. mellan Eriksbergsvägens avfart och Rörbyavfarten är angelägen. Hastighetssänkningen bör påbörjas mellan Kanton och Götiska tornet.

Boende Drottningholm

Synpunkten berör främst frågor om gatuutformning, gestaltning och buller på sträckan genom Drottningholm. Anser att gång- och cykelvägen bör ligga på vägens norra sida då det är där folk bor och rör sig. Önskemål om att Pressbyråkiosken får ligga kvar. Förespråkar så smal väg som möjligt och högst 40 km/h. Förslag på plantering av träd utmed vägen samt längs mittrefug. Borttagning av dosering för att minska buller och hastighet. Rekommenderar att en erkänd landskapsarkitekt anlitas och att passagen genom Drottningholm utformas som ett eget rum med avvikande karaktär.

Boende Drottningholm

Synpunkten innehåller önskemål om hastighetssänkning till 40 km/h, krav på bullerskydd på sträckan Lindö tunnel - Tillflykten, vikten av enhetlig gestaltning exempelvis samma typ av skyltar och armaturer över hela Lovön. Anser GC-vägen bör placeras på avstånd från väg 261 för att minska bullernivån och öka naturupplevelsen för gång- och cykeltrafikanter. Ger förslag till dragning, se nedan, samt fördelar med denna.

- Sträckan från Lindö tunnel till Tillflyktens infartsväg: använd befintlig GC-väg
- Sträckan från Tillflyktens infartsväg till Edeby: använd befintlig grusväg i skogsbrynet förbi skjutbanan som GC-väg, dvs. den ursprungliga landsvägen.
- Sträckan från Edeby till Kanton: använd befintlig GC-väg

Boende Drottningholm

Anser att de två befintliga förslagen är otillfredsställande bl.a. p.g.a. ökad bullernivå, hälsorisk, insyn, negativ påverkan på avloppssystemet och försämring av trafiksäkerheten. Förordar ett ytterligare alternativ som innebär att väg 261 breddas mot söder och att cykelbanan bevaras i nuvarande läge norr om vägen.

Boende Drottningholm

Beskriver köbildningar och trafikflöden utifrån egna observationer från hemmet. Tycker att bussfilen är en bra idé men att det krävs fler åtgärder och ger förslag på sådana åtgärder. Exempelvis förenkling av byte vid Brommaplan, spårvagn på sträckan Brommaplan – Ekerö, använda vattenvägar och förbättra cykelbanor samt lägga dem en bit från vägen. Har egen brunn och infiltrationsanläggning och önskar att byggets påverkan på dessa undersöks. Önskar bättre redogörelse för trafiksituationen vid Edeby och Kanton. Anser tyst asfalt bör utredas och bullerdämpande åtgärder redovisas. Kotunneln under vägen mellan Finnbo och Edeby bör rustas upp då den används av både människor och djur. Hänsyn bör tagas till lantbruket Edeby som har åkermark på båda sidor vägen, transport av stora fordon mellan åkrarna måste vara möjlig. Vid Edeby, där både människor och ridhästar passerar dagligen, bör ett övergångsställe med trafikljus finnas. Anser säkerheten för barn och ungdomar under byggtiden bör redovisas på ett överskådligt sätt. Tycker lösningen med reversibelt körfält vore en snabbare och billigare lösning. Önskar att Drottningholmskiosken ska få vara kvar alternativt flyttas närmre bryggan där den en gång låg. Anser att samordning med Förbifart Stockholm måste ske.

Privatperson Hägersten

Har synpunkter kring effekter och konsekvenser på trafikflöden, alstring och antal fordon. Har bifogat skisser på alternativa utföranden. Anser att de sydvända ramperna kommer leda till ökad trafik på Nockebybron. Påpekar att färjeförbindelsen kan utvecklas för att erbjuda överfart utan långa kötider. Då detta inte längre räcker kan en öppningsbar bro byggas mellan Jungfrusund och Slagsta. Förespråkar en tunnel under hela världsarvsområdet, finansierad av staten då världsarvet är ett riksintresse.

Yttranden från myndigheter och organisationer

Skriftliga synpunkter

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som inkommit från myndigheter och organisationer i samband med samrådet. Totalt inkom 14 skrivelser till Trafikverket under samrådetiden.

Statens fastighetsverk

Anser att väg 261 bör inkluderas i Förbifart Stockholm samt önskar en lösning som minskar trafikbelastningen på världsarvet Drottningholm och riksintresset Lovön. Förespråkar kollektivtrafik före privatbilism, framkomligheten för busstrafiken måste förbättras hela vägen till Brommaplan. En vägutredning är nästa steg för väg 261. Den föreslagna GC-bron norr om Edeby kommer bli för synlig och störa landskapsbilden. Önskar åtgärder för att stävja smittrafik. Konstanta låga hastighet för att minska buller. Resultatet av Heritage Impact Assessment avseende världsarvet Drottningholm bör beaktas. Vägutrustning måste harmonisera med den inom park- och slottsområdet. Anser effektbelysning är ett främmande inslag i miljön. Kioskens läge bör utredas. Positiv till att vänstersvängfält och bussfickor tas bort vid entrén till Drottningholm och till en planskild korsning för gående under Drottningholmsbron, busshållplatsen norr om Ekerövägen bör då flyttas ut på bron. Negativ till förslag på bullerdämpande jordvallar, L-stöd och plantering, anser att överhöjning av marknivån skulle harmonisera bättre. Infarten till Karusellplan bör ej flyttas. Plantering av nya träd mellan Vilan och Kantongatan/Lovö kyrkallé, vägens påverkan på viltet och planskild korsning GC-korsning bör utredas vidare. Påpekar att jordbruksmaskiner måste kunna korsa väg 261. Anser att vägräcke förstärker vägens barriäreffekt och hindrar jordbruk och vilt.

AB Stockholms Lokaltrafik

Positiva till sammanhängande kollektivkörfält längs hela sträckan och önskar att bredden på dessa är 3,50 meter samt att vägen utformas så att vinterväghållning kan utföras med bibehållen bredd på kollektivkörfältet. Hållplatser och anslutningsvägar för GC-trafikanter ska utformas tillgänglighetsanpassade, säkra och attraktiva.

Stiftelsen Marcus och Amalia Wallenbergs Minnesfond genom Campido Fastighetsförvaltning AB

Yttrandet gäller tillgänglighet och trafiksäkerhet för korsningen vid Ekerö möbler samt infarten till Gravkullen. Önskar se utredning på hur en hastighetsökning genom Malmvik påverkar bullernivån. Skulle bullernivån överskrida gränsvärden vill de tillsammans med Trafikverket se över möjligheten till bullerskydd.

Ekerö kommun

Anser förstudien innehåller följande felaktiga påståenden:

- Det står att Ekerövägen ej är med i prioriteringslistan för investeringar i transportsystemet, det är den dock enligt RUFSS 2010.
- Drottningholms kungsgård och i det närmaste hela Lovön är *värdefull fastighet*, detta är ej beslutat.
- Fyrfältslösningen anges uppmuntra till ökat bilanvändande.
- Reversibla körfält bedöms vara den bästa lösningen.

Önskar att förstudien kompletteras med åtgärder för att avlasta Ekerövägen under byggtiden och med hela sträckan mellan trafikplatserna vid Ekerö centrum och Nockeby. Anser att tidplanen måste forceras. Accepterar inte nedprioritering vid medelbrist. Anser att projektet ska samordnas med Förbifart Stockholm där det är möjligt bland annat gällande tidplan för remisshantering, detaljfrågeställningar och hantering av förorenat vatten. Anser att berörda parter aktivt och snarast möjligt ska få deltaga i framtagandet av arbetsplan. Godtar ej de föreslagna hastigheterna (40, 60 och 80 km/h). Trafikflödesmätningar och akustiska konsekvenser förefaller osäkra och behöver en översyn. Pendelbåt på sträckan Färingsö – Lövsta behövs för att avlasta Ekerövägen under byggtiden. Arbetstrafik för lantbruket i buss- eller fordonskörfält accepteras ej. Ej heller material-/bergtransporter längs Ekerövägen accepteras. Önskar nytt trafiksystem med fullödig koordination mellan Kanton, Orangeriet, Drottningholm och Nockeby. Anser att bussfickor måste anordnas. Förbättringar för oskyddade trafikanter måste konkretiseras i arbetsplanen bl.a. planskild kommunikation för GC-trafikanter under vägen vid Kanton. Cykelvägar skall vara 4,5 m breda och placerade på vägens södra sida. Bygg och trafikbullret måste minimeras under kvällar och helger.

ICOMOS SWEDEN

Ifrågasätter starkt att Sverige, i det aktuella fallet, världsarvet Drottningholm representerat av Trafikverket och Ekerö kommun, tar intentionen i världsarvskonventionen på allvar. Det är ICOMOS SWEDENs bestämda mening att *"det presenterade förslaget inte för med sig att – Sverige som stat gjort allt som den förmår att säkerställa världsarvets skydd, bevarande och överlämnande till kommande generationer"* Anser att Ekerövägen kan minska i bredd, snarare än att öka, då Förbifart Stockholm är färdigbyggd. Detta ses som ett argument och ett villkor för förbifarten. Hastigheten bör sänkas till 30 km/h. Bra att vägbanans höjdläge justeras.

Mälaröarnas Naturskyddsförening

Stödjer grundprincipen att förbättring av kollektivtrafik är en viktig åtgärd. Förseningar kan inte accepteras, delar av fyrfältsvägen bör genomföras utan dröjsmål. Minsta möjliga negativa inverkan på världsarvet är också angeläget. Är emot Förbifart Stockholm och vill därför inte att väg 261 knyts till förbifarten. Skulle Förbifart Stockholm ändå byggas måste åtgärder vidtas för att begränsa trafikökningen på Ekerövägen. Anser att mitträcke och staket ej bör förekomma då de hindrar djurs rörelse i området. En miljökonsekvensbeskrivning är helt nödvändig. Planfri korsning vid Malmen är önskvärd. Om gångväg under bron anläggs bör busshållplatsen vara i dess närhet. Positiv till förbättrade cykelvägar.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall har inga anläggningar som berörs och har därför inget att erinra.

Sveriges Geologiska Undersökning, SGU

SGU förutsätter att risker för eventuell påverkan på grundvatten och dricksvattenförsörjning kommer att beskrivas ytterligare i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Riksantikvarieämbetet

Anser att förslaget inte tar tillräcklig hänsyn till den miljö och de kulturhistoriska värden som världsarvet och det statliga byggnadsminnet representerar. Förstudien överensstämmer delvis med de målbilder som anges i överenskommelsen mellan Ekerö kommun, Statens Fastighetsverk, Riksantikvarieämbetet och Trafikverket daterad 7 april 2011, dock uppnås inte påtagliga förbättringar avseende buller och visuella störningar. Detta behöver tas fram i en vägutredning som också ska omfatta ett tunnelalternativ. Påpekar vikten av samordning med Förbifart Stockholm. Positiv till

vägutrustning anpassad till slottsmiljön. Negativa till markering av infart genom belysta träd. Saknar lösning för jordbruket, anser att passager under Ekerövägen som medger passage av jordbruksmaskiner ej kan anpassas till landskapet. Anser att max 30 km/h skall gälla genom världsarvet. Att återplantera allén mellan Kanton och Vilan skulle bidra till att man befinner sig i ett annat landskapsrum. Vägsträckan Tappström – Brommaplan måste hålla samma vägstandard för att undvika köer genom världsarvet. Anser att trafikbegränsande åtgärder kan skapa mer utrymme för kollektivtrafiken som bör ökas. Förutsätter att hänsyn tas till Heritage Impact Assessment (kulturarvsanalysen). Alternativet med en meter höga vallar bedöms medföra en negativ påverkan på områdets karaktär. Världsarvsområdet skall ej ha infartsparkering. Karusellplan skall återfå sin tidigare roll som gestaltad plats utan parkering. Viktigt att fastställa av arbetsplanen inte läses för den del av Ekerövägen som ingår i Förbifart Stockholm.

Drottningholmsparkens Vänner

Anser att breddning av väg 261 medför uppenbara risker för att värdena med världsarvet kommer att äventyras. Passerande trafik på väg 261 bör minskas då Förbifart Stockholm är färdigställd. Relevanta delar av väg 261 kan gärna placeras under jord. Föreslår att väg 261 flyttas. Nya planer behöver utarbetas där hänsyn tas till föreningens synpunkter. Hoppas att Trafikverket tar hänsyn till Drottningholmsparkens vänners tankar och förslag. Deltar gärna i möten och samtal.

Boende på Lovön genom Advokatfirman Björkman

Yttrandena hör i första hand till Förbifart Stockholm. Förespråkar av och påfart på Lindön ej Lovön då placering på Lovön får breddning av väg 261 genom världsarvet Drottningholm som följd. Ifrågasätter varför den extra tunneln på Lindö för väg 261 nu ingår i Förbifart Stockholms arbetsplan. Påpekar att Högsta Förvaltningsdomstolen slagit fast att ingen koppling mellan Förbifart Stockholm och breddning av väg 261 får föreligga.

Mälaröarnas Waldorfskola

Riktar uppmärksamhet mot trafiksäkerhetsbrister i korsningen vid Kanton. Påtalar komplex situation med skolbarn till såväl Montessori, Waldorf samt kommunal skola, golfbana mm. Önskar korsningen förbättrad i samband med ombyggnad av Ekerövägen. Bistår gärna med hjälp framöver.

Föreningen Rädda Lovön

Yttrandena hör i första hand till Förbifart Stockholm. Föreningen Rädda Lovön anser inte att förslaget att bredda Väg 261 till fyra smala filer skulle fungera för bussfiler och tyngre trafik. De anser också att en ytterligare fil leder till ökning av buller, avgaser och vibrationer, detta påverkar landskapsbilden och hotar Världsarvet.

Svenska Turistföreningen

Yttrandena hör i första hand till Förbifart Stockholm. Innehåller önskan om att väg 261 ej breddas förbi Drottningholm och att hastighetsbegränsning införs mellan Kanton och Kårsön.

Trafikverkets kommentarer

Frageställningar som återstår att lösa inryms i nästa skede. Hit hör vägens dimensionering och utbredning samt korsningars detaljutformning och dimensionering. Likaså placering av gång- och cykelvägen, dess bredd och passage av vägen. Även kollektivtrafikkörfältens bredd samt exakt placering och utformning av hållplatser. I nästa skede studeras också tillgängligheten till fastigheter längs väg 261 och behov av bullerskydd utreds. Frageställningar kommer konsekvensbeskrivas för relevanta aspekter bland annat bullernivåer, trafiksäkerhet, landskapsbild och tillgänglighet samt en fullständig miljökonsekvensbeskrivning, MKB kommer upprättas. Också ett gestaltungsprogram kommer att tas fram. I det fortsatta arbetet är resultatet av HIA, Heritage Impact Assessment (kulturarvsanalys) ett viktigt underlag.

Väghållningsmyndighetens ställningstagande inför nästa skede kommer ange de hastighetsbegränsningar som det fortsatta arbetet ska utgå ifrån, bland annat baserat på Region Stockholms arbete med hastighetsöversyn av regionens vägar.

Trafikverket avser att bedriva fortsatt arbete i nära samarbete med Förbifart Stockholm och ser vikten av ett samarbete med Stockholms stad så att åtgärder även kan genomföras på sträckan Nockeby – Brommaplan. Samordning med Ekerö kommun och SL gällande kollektivtrafik, bussterminal och infartsparkering är viktigt i kommande arbete.

Åtgärder som kan minska trafiken, öka kapaciteten eller förbättra utnyttjandet av befintligt system kommer att studeras vidare. Exempelvis direktlinjer, utökad färjetrafik och trimningsåtgärder.

Enligt överenskommelsen mellan Ekerö kommun, Statens Fastighetsverk, Riksantikvarieämbetet och Trafikverket daterad 7 april 2011 kommer alternativet med tunnel under Drottningholm att prövas om planerade effekter inte uppnås, avseende trafiksituationen inom världsarvsområdet, genom Förbifart Stockholm och andra vidtagna åtgärder.

Förslaget med reversibelt körfält har utretts och avförts då det inte uppfyllde projektmålen.

Lindötunneln ingår i Förbifart Stockholm enligt regeringens tillåtlighet.

Ett antal frågor hanteras inom ramen för Förbifart Stockholms arbetsplan, exempelvis passagen vid Edeby.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se