

PM VÄGARKITEKTUR, FÖRDJUPAT GESTALTNINGSPROGRAM

Väg 261 Ekerövägen genom Drottningholm

Underlag för ansökan om tillstånd till ändring av statligt byggnadsminne

OL07GP03



Medverkande

Trafikverkets projektgrupp

Karin Stadler	projektledare Ekerövägen
Peter Kankis	funktionsområdesstöd, vägarkitektur
Maria Hallesjö	kulturmiljö
Maja Modén	miljö
Anna Krafft	projekteringsledare
Magnus Olofsson	planfrågor
m.fl.	

Gestaltningssystem WSP

Stig Hagström	uppdragsansvarig WSP
Lovisa Näswall	ansvarig vägarkitektur
Sofia Dahlbäck	gestaltning, illustrationer (tom nov 2014)
Johanna Vinterhav	gestaltning, illustrationer, layout (from dec 2014)
Johanna Alton	kulturmiljöspecialist (underkonsult från Tyréns)
Ingun Platell	illustrationer
Rickard Sundström	vägutformning
Johan Röklander	ljusdesigner
Sofia Eriksson	trafikskyltar
Hans Axelstén	VR-artist
m. fl	

Dokumenttitel: PM Vägarkitektur, Fördjupat gestaltningssystem Drottningholm.
Författare: Lovisa Näswall, WSP
Dokumentdatum: 2015-05-28
Ärendenummer: TRV 2015/41235
Objektnummer: 107352
Version: 1.0

Kontaktperson: Maria Hallesjö
Uppdragsansvarig: Karin Stadler
Trafikverket
Postadress:Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Innehåll

1. Inledning	4
1.1 Syfte och mål med vägprojektet	4
1.2 Syfte och mål med det fördjupade gestaltningsprogrammet	4
1.3 Omfattning och upplägg	4
2. Historisk tillbakablick	6
2.1 Vägens relation till parken - övergripande	6
3. Nulägesbeskrivning	7
3.1 Belysning	8
3.2 Skyltar	10
3.3 Övrig vägutrustning	10
3.4 Markbeläggning	11
3.5 Vegetation och mark	11
4. Målformulering inför kommande skeden	12
4.1 Projekt mål vägplan 261.	12
4.2 Gestaltningsmål	12
5. Generell utformning	13
5.1 Belysning	14
5.2 Skyltar	24
5.3 Övrig vägutrustning	28
5.4 Markbeläggning	32
5.6 vegetation och mark	34
6. Förslag	40
6.1 Utformning korsningen vid Kanton	40
6.2 Utformning Kanton - Rörbyvägen	42
6.3 Utformning korsningen Rörbyvägen/Karusellplan	45
6.4 Utformning sträckan Karusellplan - Malmen	47
6.5 Utformning Malmen - Drottningholmsbron	49
6.6 Drottningholmsbron	52

1. Inledning

Riksantikvarieämbetet har tillsyn över de statliga byggnadsminnena och prövar frågor om tillstånd till åtgärder som strider mot skyddsbestämmelserna. De ändringar som strider mot byggnadsminnets skyddsbestämmelser prövas av Riksantikvarieämbetet i enlighet med förordningen (2013:558) om statliga byggnadsminnen. Det här dokumentet utgör en del av ansökan om tillstånd att genomföra de förändringar som vägplanen för väg 261 innebär på det statliga byggnadsminnet.

Ansökan om ändringar som strider mot skyddsbestämmelserna till det statliga byggnadsminnet i samband med vägplanen för väg 261 består av fyra delar:

- Ansökningsblankett
- PM Statligt byggnadsminne Drottningholm. Dokumentet förklarar bakgrund och syfte med ändringen, värderingsgrunder, påverkan på skydds-föreskrifterna, antikvarisk konsekvensbeskrivning samt utredda men avfärdade lösningar. Till detta dokument hör även tre bilagor.
- PM Vägarkitektur, fördjupat gestaltningsprogram – detta dokument. Programmet förklarar vägens utformning i nuläget samt hur ändringarna i samband med breddningen av väg 261 kommer se ut.
- Kulturmiljöutredning inför ansökan om ändring av SBM

Dokumenterna ovan kompletterar varandra och bör läsas tillsammans.

För mer information om vägprojektet hänvisas läsaren till Vägplan för Väg 261 och då främst Vägplan, MKB samt Kulturmiljöutredning för vägplanen.

Detta fördjupade gestaltningsprogram ska utöver att vara en del av ansökan även utgöra kravdokument inför fortsatt projektering av väg 261 och därmed säkerställa att de gestaltningsmässiga intentionerna från vägplanen förverkligas i senare skeden.

1.1 Syfte och mål med vägprojektet

Det övergripande syftet med en utbyggnad av Ekerövägen till en smal fyrfältsväg är att förbättra trafiksituationen för dem som bor och arbetar i Ekerö kommun. Vägen går genom det Statliga byggnadsminnet Drottningholm.

1.2 Syfte och mål med det fördjupade gestaltningsprogrammet

Vid tillståndsprövningen av ändring på det statliga byggnadsminnet, som görs av Riksantikvarieämbetet, vägs behovet av ändringen mot den eventuella minskning av det kulturhistoriska värdet som ändringen kan medföra. Det här programmet ska utgöra ett underlag för den tillståndsprövningen.

PM Vägarkitektur, fördjupat gestaltningsprogram för Drottningholm ingår inte i granskningen av Vägplanen för väg 261. De förslag som redovisas här är fördjupningar av gestaltningsprinciperna som presenterades i det övergripande gestaltningsprogrammet för väg 261 och bygger på samma syn och värdering av landskapet. PM Vägarkitektur Drottningholm tas fram i samarbete med RAÄ.

1.3 Omfattning och upplägg

I det här programmet redovisas befintlig situation och det nya förslaget på jämförbart sätt för att underlätta bedömningen. Där det är möjligt redovisas även historiska bilder och kartor för att underlätta förståelsen.

För fullständig information om vägprojektet, dess bakgrund och åtgärder hänvisas läsaren till Vägplanen för väg 261 med MKB samt övergripande gestaltningsprogram för väg 261.

I programmet anges krav och gestaltningsprinciper. Krav som anges är byggstyrande och avgörande för att slutresultatet ska uppfylla målen. Gestaltningsprinciper är vägledande och ska i möjligaste mån följas.



Bild 1. Bilden visar Drottningholm med gränsen för det Statliga byggnadsminnet.

2. Historisk tillbakablick

2.1 Vägens relation till parken - övergripande

Den aktuella vägsträckan inom världsarvet och det statliga byggnadsminnet kan huvudsakligen delas in i tre utbyggnadsfaser, vägen fram till 1770-talet, 1770-talets vägsträckning, 1900-talets vägsträckning. Vägsträckan mellan Malmen och korsningen mot Vilan var före 1770-talet en bruksväg inom slottsanläggningen. Huvudvägen löpte då från slottet genom barockparken och vidare till övriga delar av Lovö. På 1930-talet rätades vägen med en ny sträckning över åkermarken mellan vägkorsningen mot Vilan och Kanton. Se även figur 3 i Kulturmiljöutredningen.

Gustav III lät utforma slottsanläggningen enligt 1700-talets stilideal med axiella vägstrukturer, (där de mest betydelsefulla axlarna försågs med alléer), en engelsk landskapspark och tillhörande byggnader. Det omgivande produktionslandskapet utgjorde en viktig näring för Kungsladugården men fungerade även som en kontrast till det tuktade och planerade som utgjordes av byggnaderna, siktlinjerna, alléerna och parklandskapet i slottsanläggningen. I slutet av 1700-talet låg ladugårdsbyggnaderna på gårdet norr om väg 261, omkring 100 meter väster om Rörbykorsningen. Ingen av dessa byggnader finns kvar. Dagens ladugårdsbyggnader öster om Rörbyvägen uppfördes på 1910-talet.

Längs vägen finns det vissa företeelser som lyfts fram i beskrivningen till världsarvet, det statliga byggnadsminnet och riksintresset och som ska beaktas inom vägprojektet med breddning av väg 261.



Bild 2. 1791 Uppmätning av lantmätare Anton Ulrik Berndes. (bildkälla: Vårdprogram för Drottningholms slottsområde, remissversion sept 2014)



Bild 3. Drottningholms slott.



Bild 4. Ekerövägen genom Malmen omkring år 1910

3. Nulägesbeskrivning

Ekerövägen åtskiljer delar slottet och parken från bebyggelsen på Malmen, kringliggande gårdar och byar vilka varit väsentliga både för slottets tillkomst och försörjning. Ekerövägens bredd och dess trafik utgör en oönskad visuell och fysisk barriär mellan parken söder om Ekerövägen och bebyggelsen på Malmen och kringliggande gårdar. Det är av stor vikt att de historiska, visuella och funktionella, sambanden längs Ekerövägen förbättras.



Bild 5. Analys av förhållandet mellan väg och omgivning idag.



Bild 6. Stödmuren utmed Malmen.



Bild 7. Vy från Kanton mot Ekerövägen och ekhöjden.

3.1 Belysning

Idag belyses vägen med landsvägsarmatur av typen Iridium. Stolparna är 10 m höga stolpar med varierande utförande, både med och utan radie mellan arm och stolpe förekommer. Stolparna står på vägens norra sida utmed sträckan Malmen-Vilan och på vägens södra sida utmed sträckan Vilan-Kanton. Avståndet varierar mellan 30-35 m, men med enskilda avvikelser på både längre och kortare avstånd. Belysningen upplevs som anspråkslös och har en varm gulaktig ton. Omgivningarna belyses sparsamt. I Malmen förekommer fasadmonterad belysning vid entréer. Parkeringen vid teatern har låg parkbelysning med karaktär av äldre gaslykta. Parkvägarna i den engelska delen av parken är inte belysta. Det är endast parkvägarna i barockdelen av parken som är belysta.

I korsningen i Kanton står belysningsstolpar på vägens båda sidor.

Vädskyddet vid busshållplatsen vid Pressbyrån är upplyst. Övriga väderskydd saknar belysning.



Bild 8. Mot orangeriet



Bild 9. Malmen



Bild 9. Korsningen med Rörbyvägen

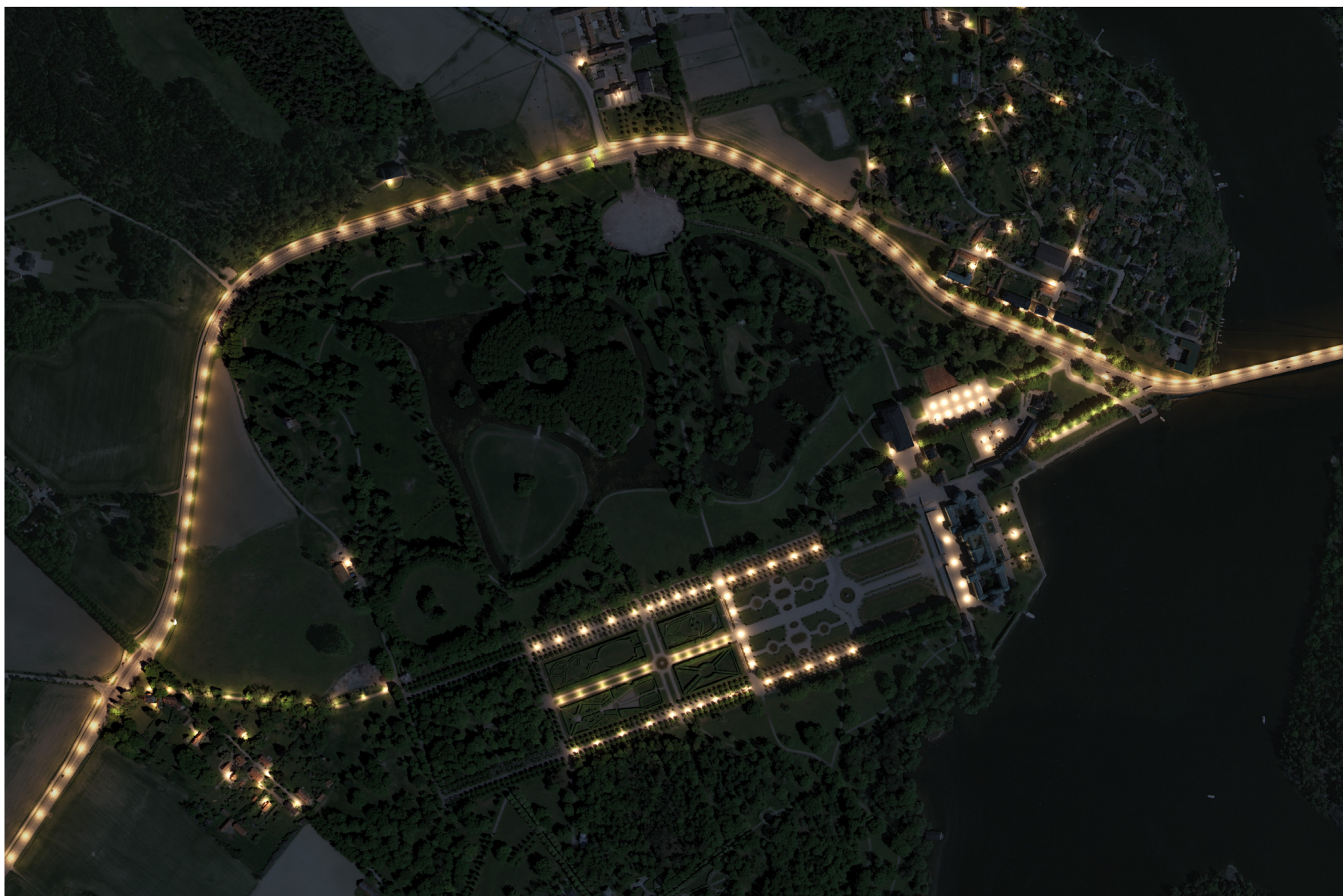


Bild 10 Illustration av belysningen i nuläget i plan.

3.2 Skyltar

Utmed sträckan finns många olika typer av skyltning, och dess placering och utformning är sällan anpassad efter omgivningen. Särskilt påtagligt blir skyltarnas placering i siktlinjer och i öppna landskapsrum. Vid Kanton, Karusellplan och i den större korsningen i Malmen påverkar skyltarna utblickarna inifrån parken. Det förekommer även skyltar med reklam för verksamheter inom området.



Bild 11. Söder om Kanton har flera skyltar samplacerats på en stolpe vilket ger ett något lugnare intryck.



Bild 13. Många olika skyltar vid orangeriet.



Bild 12. Vid avfarten mot Götiska tornet står en stor skylt med till synes ej samordnade skyltar.

3.3 Övrig vägutrustning

Till övrig utrustning räknas el- och signalskåp, teknikioskiosk, trafiksignaler, hastighetskameror, räckan och pollare. Den trafikutrustning som är mest påtaglig inifrån parken är trafiksignalerna vilkas ljus är väl synliga inifrån parken vid mörker. Den övriga utrustningen påverkar främst upplevelsen av landskapet lokalt där den är placerad.

I Kanton finns en nätstation placerad intill Lovö kyrkväg, i det öppna landskapsrummet mellan de två betydelsefulla axlarna Lovö kyrkallé och Skollallén. På södra sidan vägen står några signal- och elskåp, också i det öppna landskapsrummet mellan alléerna. Utrustningens placering och utformning är inte anpassad till platsen vilket har en negativ påverkan. Även vid Karusellsplan och vid Malmen finns el- och signalskåp som inte placerats med hänsyn till omgivningen.

Vid Kanton finns två pollare vid infarten till Skollallén. Dessa är anspråkslösa med tydliga reflexer. Räckan finns på Drottningholmsbron och är av standardtyp för vägmiljöer. Räckan kan upplevas som något grovt när det iakttas med slottet i fonden, men samtidigt är det anspråkslöst och tar ingen uppmärksamhet från slottet, vilket är positivt.



Bild 14. Pollare stänger av Skollallén



Bild 15. Signalskåp mitt i korsningen vid Kanton.

3.4 Markbeläggning

Körbanor samt gång- och cykelbanor är belagda med asfalt som i nuläget är ljus grå. Genom Malmen avgränsas körbana och gång- och cykelbana av enkel kantsten i granit (7 cm bred). Från Malmen och vidare västerut skiljs körbanan och gång- och cykelvägen åt av en gräsremsa.

Söder om Ekerövägen löper en parkväg utmed hela sträckan. Den är idag belagd med ljusgrå asfalt. Parkvägarna längre in i parken är belagda med ljus grus i varierande fraktioner.

Utmed delar av sträckan förekommer kantsten i olika utföranden, både i granit och betongkantstöd. Ingen samordning av kantstenen verkar förekomma då det finns olika typer på vardera sida om vägen i vissa lägen.



Bild 16. Asfalt på körbanor och trottoar, vid Karusellplan.



Bild 17. Parkvägen utmed Ekerövägen har idag ljus asfalt.



Bild 18. Ljust grus i Engelska parken.



Bild 19. Även Karusellplan täcks med ljus grus.

3.5 Vegetation och mark

Mellan Vilan och Malmen gränsar vägen direkt mot parkmark med gräsytor med i olika grad uppstammade träd. Några flerstammiga träd förekommer. Norr om vägen varierar den angränsande vegetationen mellan skog/buskage, parkmark, betesmark och åkermark. Mellan Vilan och Kanton omges vägen på båda sidor med öppen betesmark och åkermark, bortsett från den åkerholme med ekar på vägens norra sida. Genom Kanton passerar Ekerövägen Kantongatan, Lovö kyrkallé och Skollallén vilka alla är trädkantade vägar. Utmed Lovö kyrkallé pågår ett förnyingsarbete varför den inte är lika tydlig som de andra alléerna.

Många träd är i behov av stamkvistning för att öka genomsiktligheten och förtydliga alléernas sträckning. Trädgårdsväxtligheten i Kanton har också vuxit sig stor och kraftig och suddar ut alléernas tydlighet.



Bild 20. Utmed Malmen växer storvuxna lindar som delvis döljer Malmens bebyggelse från parken sett.



Bild 21. Utmed infarten till Karusellplan står småvuxna formklippta lindar.



Bild 22. Formklippt allé mot Karusellplan.



Bild 23. Trädgårdsväxtligheten i Kanton suddar ut alléernas tydlighet.

4. Målformulering inför kommande skeden

4.1 Projekt mål vägplan 261.

Kollektivtrafikens andel av personresorna ska öka

Världsarvets, buffertzonen och riksintressenas natur- och kulturvärden bevaras, vårdas och utvecklas

Fordonstrafikens framkomlighet ska förbättras

Trafiksäkerheten på sträckan ska förbättras

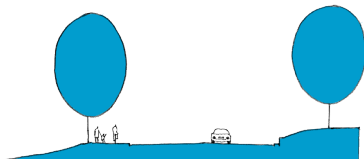


Bild 24. Landskap och väg i jämvikt. Vågen utgör en komponent bland andra inom Drottningholm.

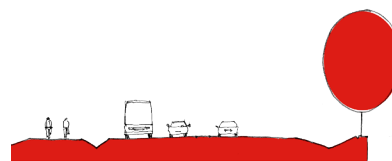


Bild 25. Vågen underordnad landskapet. Vågen manifesteras inte i landskapet.



Bild 26. Planen och sektionerna ovan visar vågens förhållande till sin omgivning.

4.2 Gestaltning mål

Gestaltning målen som är aktuella för sträckan genom Drottningholm ska ses som en utveckling av projekt målen för vägplan för väg 261.

Vågen är underordnad landskapet.

Upplevelsen av världsarvets olika karaktärer ska förstärkas.

Vågens sektion anpassas för att göra ett så litet intrång som möjligt. Både fysiskt och visuellt.

Utformning av bankar och slånter harmonierar med omgivande landskap.

Vågens framtoning är lågmåld.

Tillågg ska präglas av hög kvalitet, både vad gäller materialval och utförande.

Historiska strukturer i landskapet lyfts fram och förtydligas där dessa kommer i kontakt med Ekerövågen.

Kompletterande växtlighet utgår från landskapets rådande struktur och artsammansåttning.

5. Generell utformning

I det här kapitlet presentas de krav och principer som ska gälla utmed vägsträckan genom det statliga byggnadsminnet. Hur kraven och principerna gör sig gällande på särskilda platser redovisas i kapitel 6.



Bild 27. Översiktsbild förslag

5.1 Belysning

Med belysning avses den belysning av väg 261 som krävs för att uppnå god trafiksäkerhetsnivå utifrån bland annat trafikmängd. Anslutande vägar eller parkeringar ingår inte i detta projekt.

Förhållningssätt

Genom att låta belysningen vara lågmäld, diskret och med få stolpar utmed större delen av sträckan accentueras inte vägens dragning och belysning. En enkel armatur och stolpe bidrar till vägens lågmälda framtoning.

Vid Malmen (från Drottningholmsbron västra brofäste fram till där stödmuren slutar i väster) får Malmens täta bebyggelse och mer stadslika karaktär ange inriktning på belysningens karaktär. Här placeras belysningsstolpar på båda sidor om vägen.

Gestaltungsprinciper

Placering av stolpar anpassas till utblickar, kultur- och naturmiljövärden men med god belysningseffekt.

Genom Malmen ska belysningen ha en stadsmässig karaktär.

Utmed sträckan mellan Kanton och Vilan ska belysningen ha landsvägskaraktär.

Krav

A. Slutligt val av armatur sker vid provbelysning/studiebesök och protokollförs vid möte mellan SFV, RAÅ och Trafikverket. Se sid 16 och 17 för förstahandsvalet på armatur och stolpe som ska testas.

Utmed Malmen:

B. Stolpar placeras på båda sidor om vägen, parvis utmed Malmen.

C. Stolphöjd max 8 m.

Övrig sträcka:

D. Stolpe placeras på en sida av vägen i gräsremsa mellan körbana och gc-väg

E. Stolphöjd max 12m.

F. Stolpe ska vara konisk och varmförzinkad.

Jämförelse nuläge

Enkelsidig belysning hela sträckan.
Stolpar 10 m höga
Armatur Iridium
Olika stolpar förekommer: blandat med och utan radie mellan stolpe och arm.
Olika placering utmed sträckan.
Ingen samordning mellan stolpar.

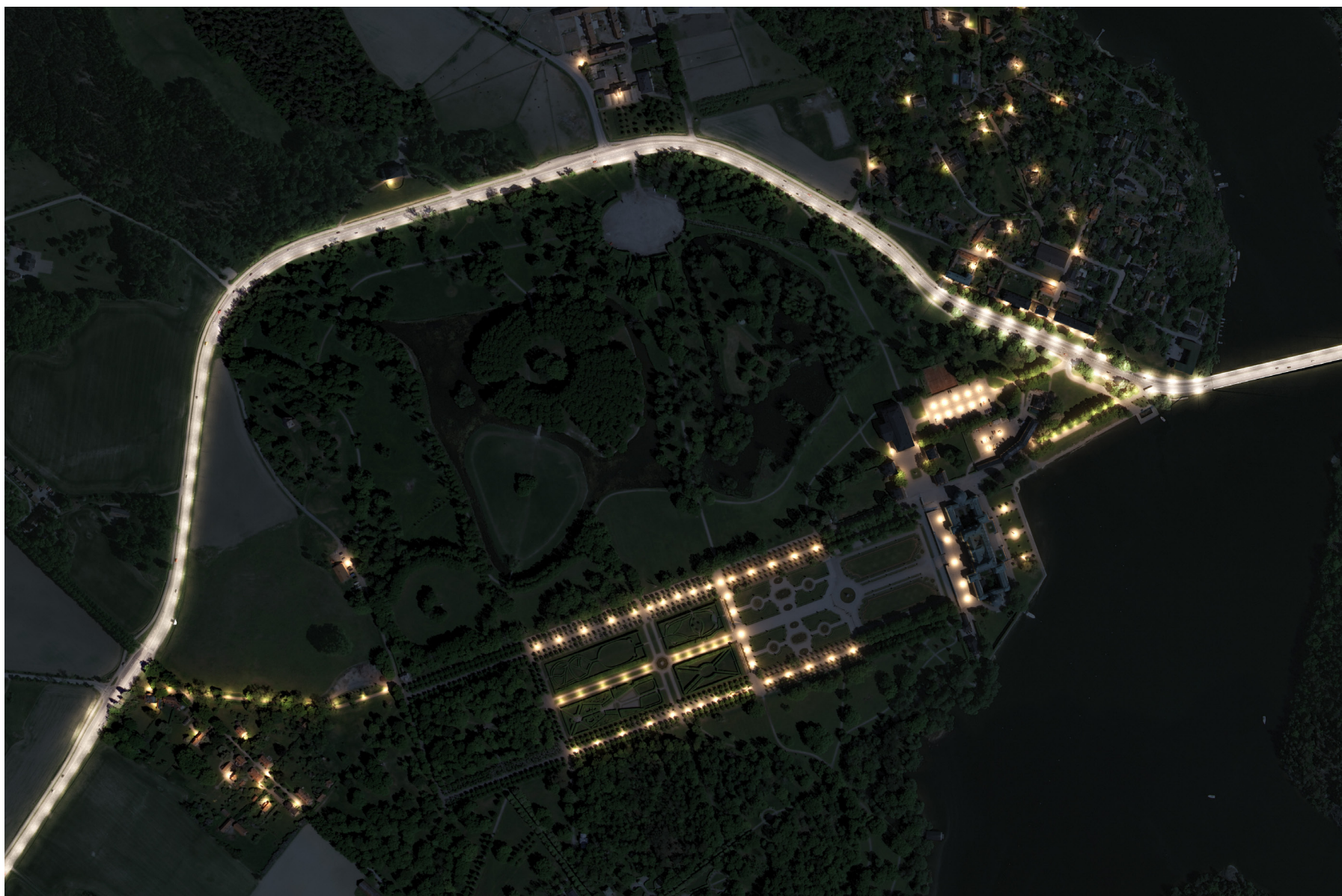


Bild 28. Plan över föreslagen belysning. Notera den dubbelsidiga belysningen vid Malmen.

Provbelysning Malmen

Armatyr

Stockholmslyktan 208012.

Kulör: Grå.

Bestyckning: Uppgraderad LED modul LM2, 66W LED. 4000K, 5100 lm.

Stolpe

Rak för enkelarm

Kulör: 205018, svart

Fabrikat: Atelje lyktan

Art nr: 205687-230

Arm: För Ø60 mm stolptopp, Ø48, L=1500 mm

Stolptoppdiameter: 60 mm

Stolphöjd: 6 m



I planerna på följande sidor illustreras Stockholmslyktan av denna symbol.



Bild 29. Sektion över föreslagen dubbelsidig belysning förbi Malmen: Stockholmslyktan med vinkelrät arm.



Bild 30. Föreslagen dubbelsidig belysning förbi Malmen: Stockholmslyktan med vinkelrät arm.

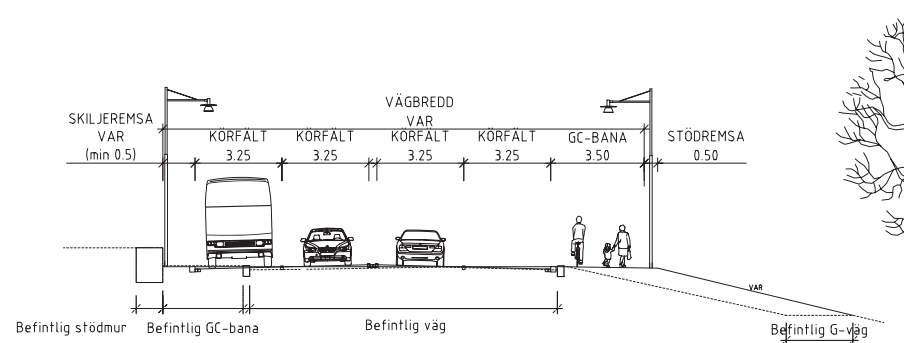


Bild 31. Principsektion belysning vid Malmen. Stolparna placeras parvis på båda sidor av vägen.

Provbelysning Övrig sträcka

Armatur - mot väg

Typ: Italo 2 4, STW
Fabrikat: AEC/Annell
Kulör: Grå
Bestyckning: 99W LED. 4000K, 11300
lm.

Armatur - mot gc-väg

Typ: Italo 2 4,5-5M STW
Fabrikat: AEC/Annell
Kulör: Grå
Bestyckning: 99W LED. 4000K, 11300
lm.

Stolpe

Typ: ESV A120/50 E15/10, 12 meter
Arm: 1,5 meter
I denna stolpe ska MIR 39 ingå
GC arm ska vara estetisk med denna
topp och monteras på 5 meter, bakåt
mot gc väg.
Kulör: Varmförzinkning
Stolptoppdiameter: 60 mm
Fundament: ESV 7778546



I planerna på följande sidor
illustreras Italo-armaturen av
denna symbol.



Bild 32. Föreslagen armatur Italo, i detta utförande dock vinkelrät mot stolpe. Italo är en diskret men effektiv armatur.

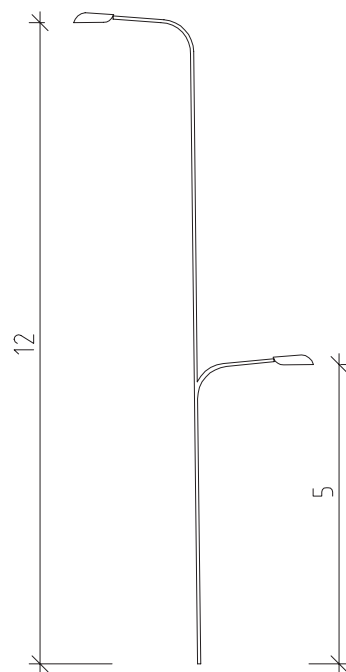


Bild 33. Hela stolpen med armatur

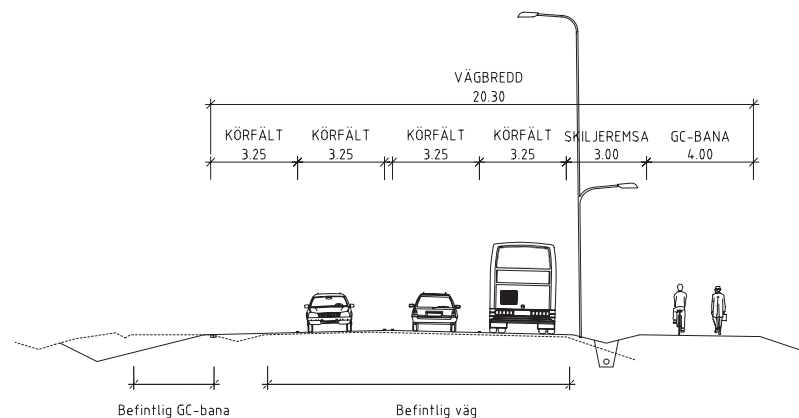


Bild 34. Principsektion belysning mellan Kanton och Malmen. Stolpen placeras i gräsremsa mellan körbana och gång- och cykelväg.



Bild 35. Montage som visar den föreslagna belysningen. Sedd från gräsytan nedanför teatern, mot Malmen. För jämförelse nuläge, se motstående sida.



Bild 36. Nuläge kvällstid.



Bild 37. Nuläge dagtid.



Bild 38. Montage som visar den föreslagna belysningen. Bilden är tagen från vägen nedanför Götiska tornet mot Kanton. För jämförelse nuläge, se motstående sida.



Bild 39. Från vägen nedanför Götiska tornet mot Kanton. Nuläge kvällstid. Observera att när bilden togs pågick ett vägarbete.



Bild 40. Från vägen nedanför Götiska tornet mot Kanton. Nuläge dagtid.



Bild 41. Montage som visar den föreslagna belysningen. Bilden är tagen från Malmens västra del mot öster. För jämförelse nuläge, se motstående sida.



Bild 42. Bilden tagen vid Malmen mot öster. Nuläge kvällstid.



Bild 43. Bilden tagen vid Malmen mot öster. Nuläge dagtid.

5.2 Skyltar

Avser vägskyltar tillhörande Trafikverket utmed hela sträckan inom det statliga byggnadsminnet.

Förhållningssätt

All vägutrustning ska sträva efter att ha så liten påverkan som möjligt på landskapsbilden vilket innebär så få skyltar som möjligt, låg höjd på skyltar och neutral färgsättning på stolpar.

Gestaltungsprinciper

Placering av skyltar anpassas till utblickar, kultur- och naturmiljövärden.

Antalet vägskyltar och dess storlek hålls på ett minimum.

Skyltarnas höjd bör hållas så låga som möjligt.

Ingen skyltning i det öppna landskapsrummet.

Krav

- A. Stolpar ska ha fyrkantprofil och vara varmförzinkade
- B. Skyltar ska där så är möjligt samplaceras på belysningsstolpar och trafiksignalstolpar eller samplaceras på en gemensam stolpe.
- C. Skyltar med textinformation hålls i sammanhållen ram för ett mer samlat uttryck.

Jämförelse nuläge

Skyltar placerade utan hänsyn till omgivning.
Skyltar är sällan samplacerade vilket innebär många stolpar.
Skyltar i flera olika kulörer och typsnitt förekommer utmed sträckan.

Skyltar: befintlig situation Kanton - Hemmet

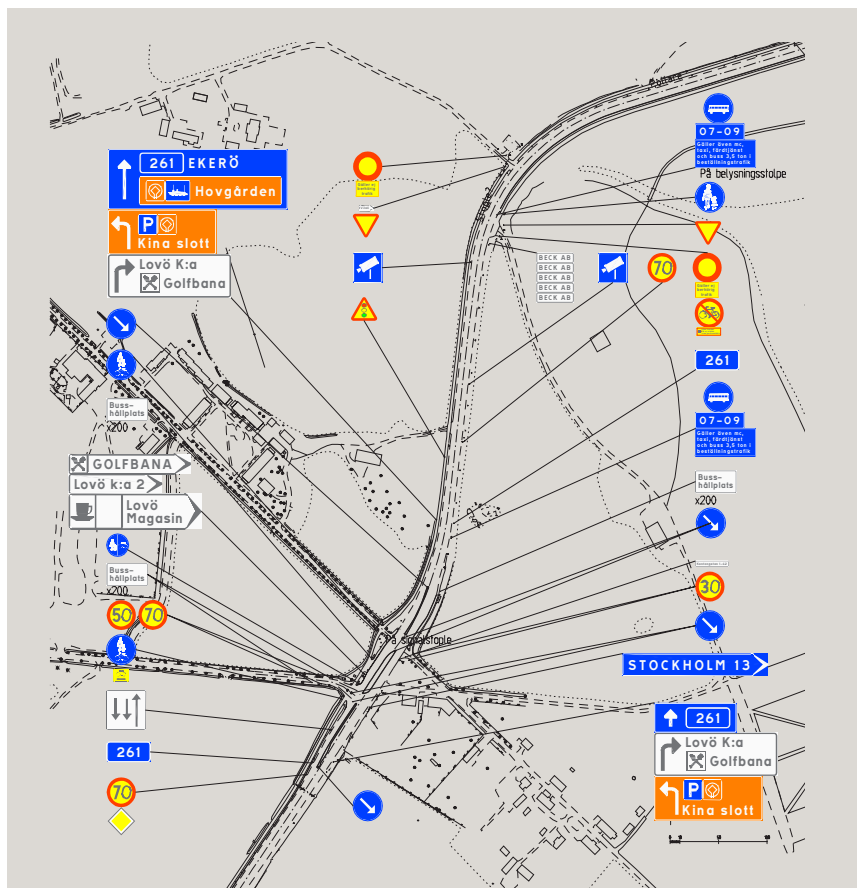


Bild 44. Planen visar befintliga skyltar utmed sträckan Kanton - Hemmet.

Skyltar: föreslagen placering Kanton - Hemmet

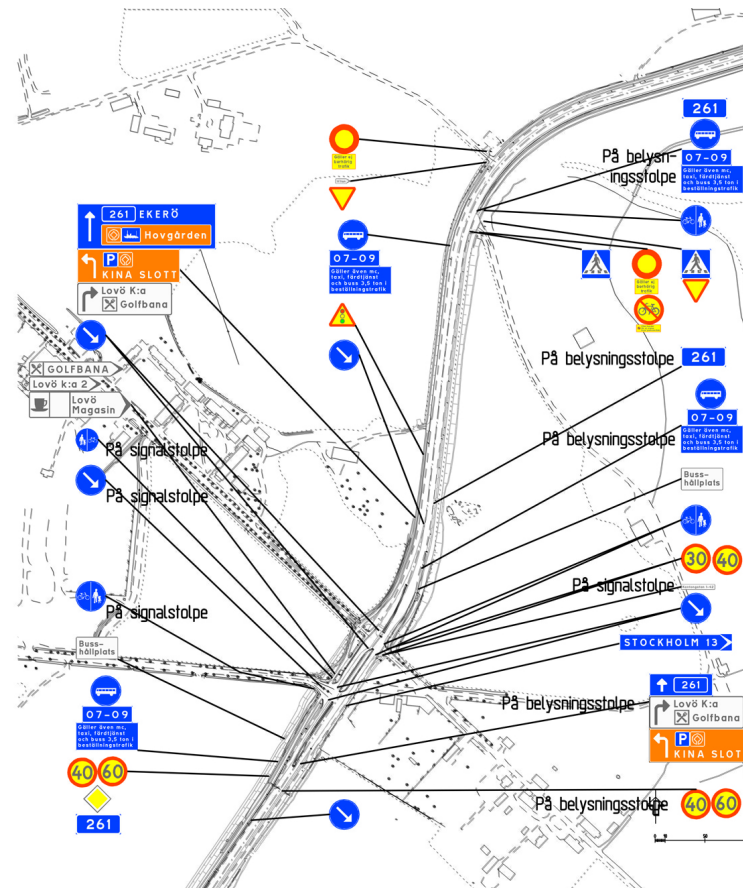


Bild 45. Planen visar föreslagna placeringar av skyltar utmed sträckan Kanton - Hemmet. Notera att flera av skyltarna samplaceras på gemensamma stolpar alternativ belysningsstolpar.

Skyltar: befintlig situation Hemmet - Drottningholmsbron

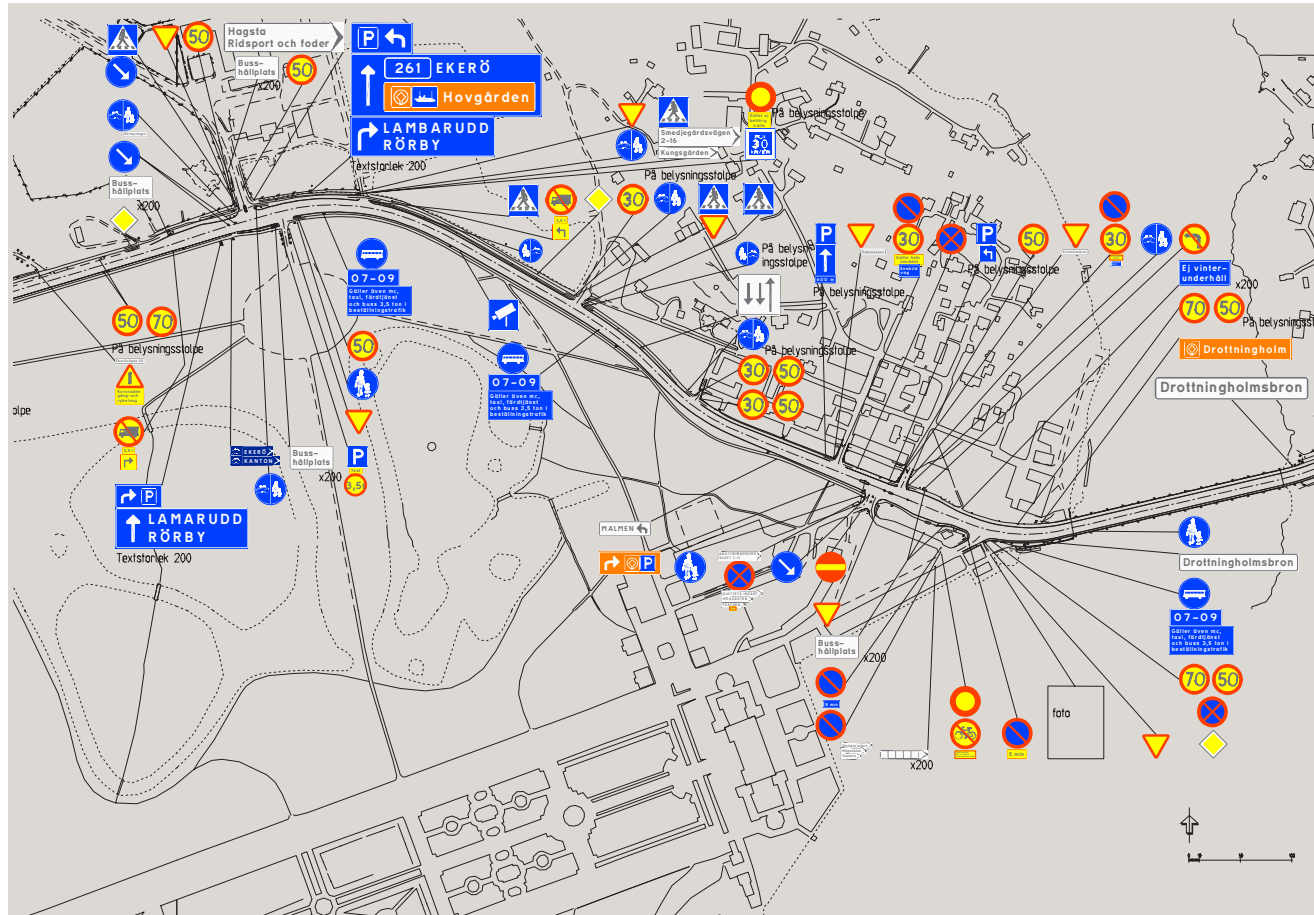


Bild 46. Planen visar befintliga skyltar utmed sträckan Hemmet - Drottningholmsbron

Skylltar: föreslagen placering Hemmet - Drottningholmsbron

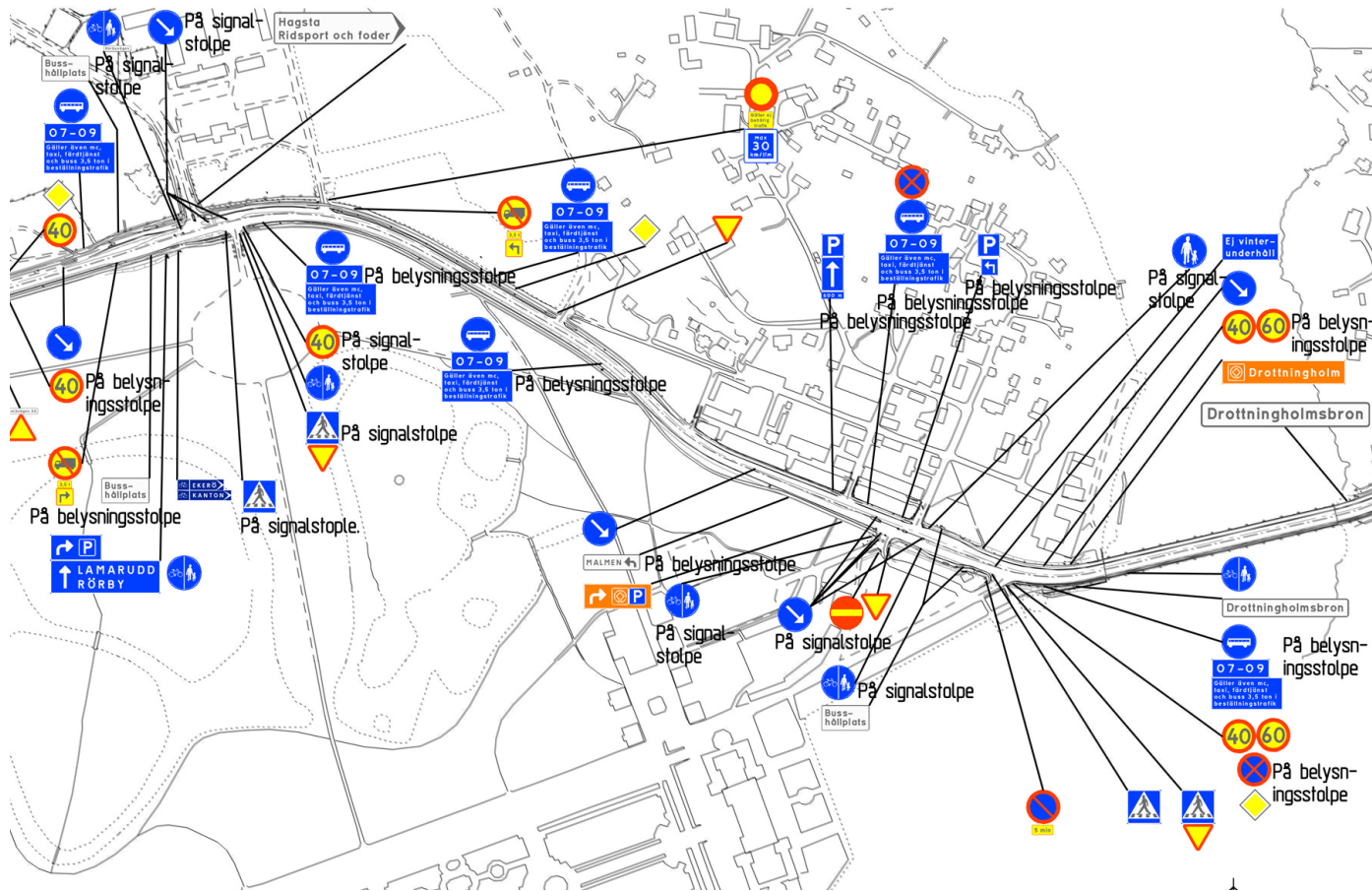


Bild 47. Planen visar föreslagna placeringar av skyltar utmed sträckan Hemmet - Drottningholmsbron. Notera att flera av skyltarna i förslaget samplaceras på gemensamma stolpar alternativt belysningsstolpar.

5-3 Övrig vägutrustning

I övrig vägutrustning ingår: räcke på bro, räcke på stödmur, räcke mellan busshållplats och cykelväg, stödmur, trappa vid Pressbyrån teknikbyggnader/elskåp, pollare i anslutning till vägen.

Förhållningssätt

All vägutrustning ska sträva efter att ha så liten påverkan som möjligt på landskapsbilden vilket innebär omhändertagen men lågmäld utformning och färgsättning anpassad till platsen.

Gestaltungsprinciper

Utrustning placeras så att de anpassas till utblickar, kultur- och naturmiljövärden.

Teknikskåp placeras samlat där så är möjligt.

Färgsättning och utformning hålls lågmäld.

Genom Malmen anpassas utformning och färgsättning av räcken till parkmiljön och en mer stadsmässig karaktär.

Krav

Drottningholmsbron:

A. Broräcket ska vara varmförzinkat med navföljare rörräcke med sluten profil.

Räcke på stödmur samt trappräcke

B. Räcke av rundstål med mellanföljare. Ståndare, rundstål, homogen stålstång 50 mm. Följare rundstål rör. Färg svart, RAL 9005, glanstal 70. Utförandeklass: GB. Se principbild XX.

Stödmur vid Pressbyrån

C. Utförs som beklädnadsmur, kryssmurs-mönster. Liknande den befintliga mur som avgränsar Ekerövägen mot Malmen. Se principbild XX.

D. Sten i två olika färgnyanser används, för att skapa samma levande karaktär som den befintliga. Sten ska vara svensk granit av typ Ävja och Näsinge eller med likvärdiga med tekniska egenskaper enligt faktaruta.

D. Beklädnadssten: Synlig yta råkopp med max 40-50 mm knölar. Baksida och övriga sidor råkilade.

E. Ändsten. Synlig yta råkopp med max 40-50 mm knölar. Baksida råkilad.

F. Krönsten/avtäckning stödmur: Översida kryssharnad grad 1. Synliga ytor kryssharnade grad 1. Fogändar sågade. Undersida sågad.

G. Fogar ska vara 15+/-5 mm breda och fyllda med fogbruk till 15 mm innanför stenarnas kanter.

Trappa vid Pressbyrån

H. Utförs med granit typ Ävja eller likvärdig enligt specifikation i faktaruta. Alla stenar i trappan ska ha likartad färg.

I. Ovansida (plansteg): flammad. Framsida (sättsteg): råkilad med tillsatta raka kanter. Undersida: sågad. Kortände synlig: flammad. Kortände (i fog): sågad. råkilad på sättsteget och kanterna.

Övrig utrustning

J. Pollare ska vara av svart gjutjärn, RAL9005. Modell Veksö Classic 85 eller likvärdig.

K. Teknikskåp utmed sträckan inom Trafikverkets rådighet ges en sammanhållen utformning enligt principritning XXX

L. Teknikskåp inom Trafikverkets rådighet utmed sträckan vid Malmen lackeras svart, RAL9005.

M. Teknikskåp inom Trafikverkets rådighet utmed övrig sträcka utförs som varmförzinkade.

Jämförelse nuläge

Inga räcken eller handledare finns idag i vägens närhet.
Pollare finns vid Kanton, men ej vid Malmen.
Teknikskåp förekommer i många olika former och färger.
Teknikskåpens placering utgår inte från platsens förutsättningar och karaktär.

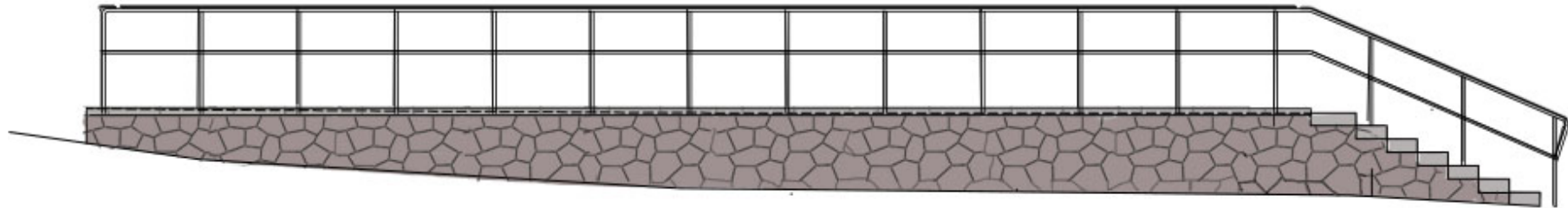


Bild 48. Utformning av stödmur, trappa och räcke mellan Pressbyråkiosken och cykelbana.



Bild 49. Den befintliga kryssmuren utmed Malmen. Den nya muren föreslås ha en lugnare färgsammansättning.

Granit typ Ävja

Svensk granit av typ Ävja eller likvärdig med tekniska egenskaper:

tryckhållfasthet EN 1926 219 MPa

Böjdraghållfasthet EN 12372 16,7 MPa

Nötningsmotstånd DIN 52108 1) 6,1 cm

3 /50 cm 2

Nötningsmotstånd EN 14157 2) 6051

mm 3

Vattenabsorption EN 13755 0,2 vikt %

Densitet EN 1936 2630 kg/m 3

utspjälkningshållfasthet EN 13364 2600

N

Halkmotstånd, slipad yta EN 14231 73

SRV, torr

Halkmotstånd, slipad yta EN 14231 67

SRV, våt

Slaghållfasthet EN 14158 4,5 J

Petrografisk sammansättning EN 12407

*

Plagioklas 33%

Kvarts 33%

Kalifältspat 29%

Biotit 4%



Ävja råkilad
Bild 49

Ävja flammad

Ävja krysshämrad
Bildkälla: Benders

Granit typ Näsinge

Svensk granit av typ Näsinge eller likvärdig med tekniska egenskaper:

tryckhållfasthet EN 1926 197 MPa

Böjdraghållfasthet EN 12372 13,0 MPa

Nötningsmotstånd DIN 52108 1) 7,0

cm 3 /50 cm 2

Nötningsmotstånd EN 14157 2) 7009

mm 3

Vattenabsorption EN 13755 0,2 vikt %

Densitet EN 1936 2640 kg/m 3

utspjälkningshållfasthet EN 13364 2400

N

Halkmotstånd, slipad yta EN 14231 69

SRV, torr

Halkmotstånd, slipad yta EN 14231 60

SRV, våt

Slaghållfasthet EN 14158 5,5 J

Petrografisk sammansättning: EN

12407*

Plagioklas 42%

Kvarts 27%

Kalifältspat 24%

Biotit 5%

Muskovit 1%.



Näsinge råkilad
Bild 50

Näsinge flammad

Näsinge krysshämrad
Bildkälla: Benders



Bild 51. Pollarna placeras i linje med muren.

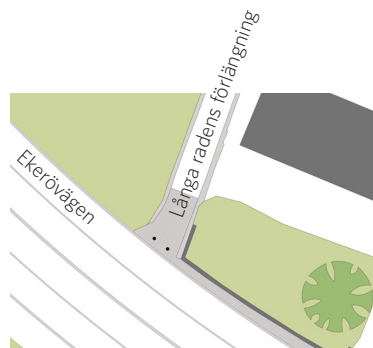


Bild 52. Pollarna placeras i linje med muren.

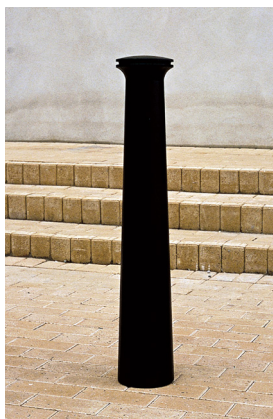


Bild 53. Typ av pollare som föreslås.

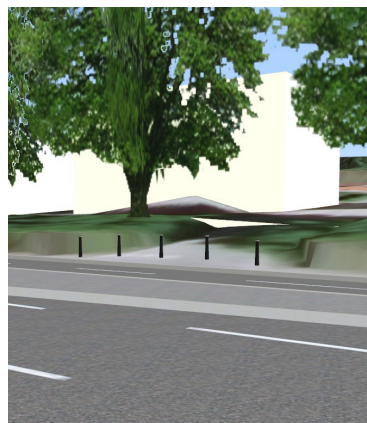


Bild 54. Pollare markerar avstängd väg.



Bild 55. Föreslagen utformning av teknikskåp inom Trafikverkets rådighet.



Bild 56. Räckets förhindrar konflikter mellan cyklister och gående i den trånga passagen bakom Pressbyrån.

5.4 Markbeläggning

Markbeläggningen behandlar beläggning av gång- och cykelväg, refuger och storgatstensbeläggningar i Malmen.

Förhållningssätt

Materialet på gång- och cykelvägen genom det statliga byggnadsminnet bör avvika från övriga gång- och cykelvägen utmed Ekerövägen för att markera att den går genom en unik miljö och anknyta utseendemässigt till gångvägarna inne i parken. Genom Malmen höjs vägens detaljeringsgrad för att samspeja med den omgivande karaktären.

Behandlingen av marken ska syfta till att underlätta förståelsen av samband mellan vägen och dess omgivning, t ex genom att hålla nere antalet vertikala element som kantstenar i landskapsrum som sträcker sig över vägen.

Jämförelse nuläge

Beläggningen av gc-banan är av ljusgrå asfalt.

Beläggning körbana asfalt.

Skiljemremsan mellan körbana och gc-väg avgränsas med kantsten mot körbana.

Kantsten av både limmad betong och granit förekommer. På ett flera platser kan det vara olika på ömse sidor om vägen.

Körfält och spärrytor markeras med målning.

Refuger är fyllda med asfalt.



Bild 57. Exempel kantsten och två rader storgatsten.

Gestaltungsprinciper

Både körbana och gång- och cykelväg ska ha så ljus beläggning som möjligt för att anknyta till parkvägarna.

Makadam till gång- och cykelvägen ska hämtas från samma stenbrott som gruset till parkvägarna hämtas från, förutsatt att den håller god kvalitet. Annars väljs en likvärdig kulör.

Krav

Beläggning gc-bana

A. Slutligt val av beläggning på gång- och cykelbanan sker vid gemensamt studiebesök efter sommarsemestern 2015 till av trafikverket framtagna goda exempel. Beslut protokollförs vid möte mellan SFV, RAÄ och Trafikverket. Beläggning som i första hand studera är Y1; makadam som välts in i bindemedel av bitumen.

B. Makadam ska tas från samma leverantör som levererar grus till slottsparken för att uppnå samma färg som parkvägarna, förutsatt att den uppfyller materialkraven.

Kantsten

C. Kantsten ska utföras enligt SS-EN 1343

D. Kantsten utförs av svensk granit enligt sid 30 av typen Grå Bohus, Ävja eller Näsinge, eller likvärdig.

E. Alla stenar i en och samma leverans skall ha likartad färg. Med samma leverans menas även all inom en entreprenad levererad sten. Stenen ska vid leverans godkännas av Trafikverkets arkitekt.

F. Kantsten 100 mm bred , råhuggen granit.

Övriga ytor

G. Refuger bredare än 1,5 m ska planteras med gräs.

H. Ingen kantsten utmed gräsremsan som skiljer gc-vägen från körbanan.

Storgatsten

I. Storgatsten ska utföras enligt SS-EN 1342 med eventuella tillägg och ändringar enligt faktaruta.

J. All storgatsten inom det statliga byggnadsminnet ska vara av svensk granit av antingen typen Ävja eller Näsinge, se sid 30.

K. Alla stenar i en och samma leverans skall ha likartad färg och Med samma leverans menas även all inom en entreprenad levererad sten.

L. Refuger smalare än 1,5 m ska i hela sin yta beläggas med storgatsten.

M. Refuger med gräs ska ha en rad storgatsten mellan gräs och kantsten. Se detalj Bild 59.

N. Genom Malmen ska samtliga refuger beläggas med storgatsten (oavsett bredd, enl bild 60).

O. Överköringsbara spärrytor ska beläggas med storgatsten. Av trafiksäkerhetsskäl målas spärrytans ytterkant med vit vägfärg.

P. Genom Malmen sätts två rader storgatsten längs kantstenen i vägens ytterkanter, se bild 57.

Bild 58. Disposition beläggning utmed Malmen

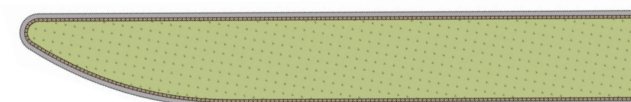
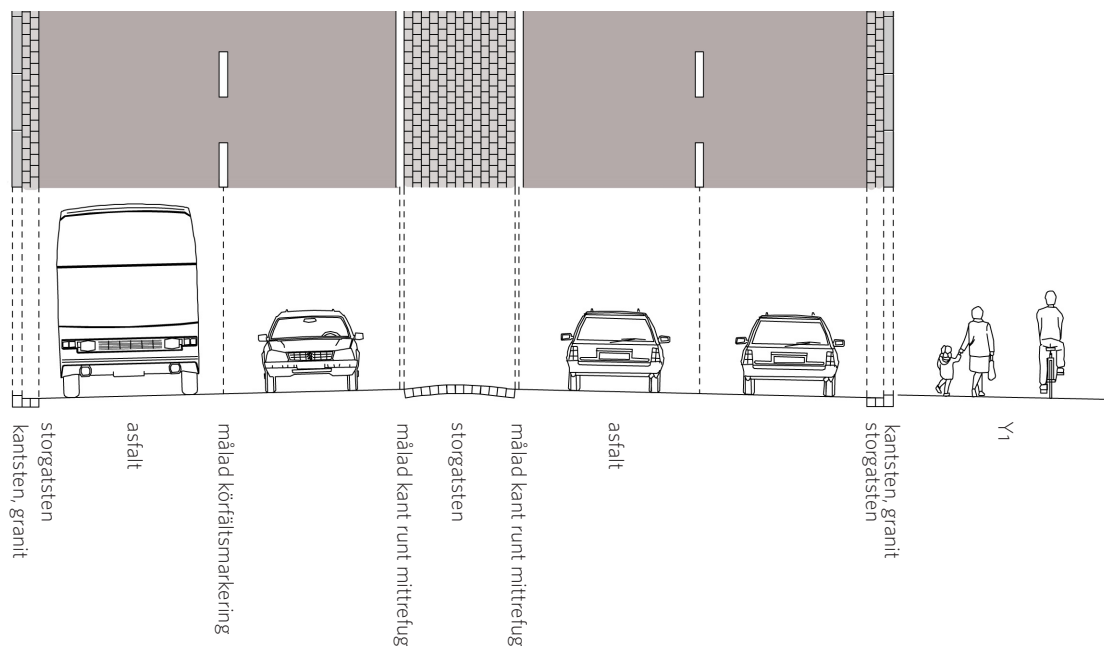


Bild 59. Refuger över 1,5 m breda: Gräs i refugen, kantsten och en rad storgatsten.

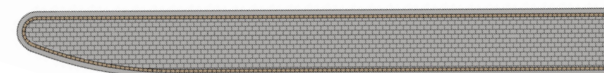


Bild 60. Refuger under 1,5 m breda: Storgatsten i refugen, kantsten och en rad storgatsten.

5.6 Vegetation och mark

Avser samtliga mark- och vegetationsytor som berörs av projektet. I slänt mellan Hemmet och Rörbyvägen finns möjlighet att stöta på berg vid anläggningen.

I första hand kommer Statens fastighetsverk erbjudas ersättning för träd som tas bort i och med breddningen av vägen enligt planförslaget. Det innebär att Trafikverket till stor del överlämnar val av växter, exakt placering samt storlek till Statens fastighetsverk som i samråd med Trafikverket erbjuds en lämplig ersättningsnivå.

Förhållningssätt

I de fall Trafikverket står för mark och vegetationsytor i vägens närhet ska utformningen sträva efter att upplevas som en del av det omgivande landskapet.

Gestaltungsprinciper

Ny vegetation syftar till att ersätta vegetation som tas bort, komplettera eller förstärka strukturerna som finns i alléer eller i parken, och hjälpa till att läka samman ny markutformning med befintlig.

Nyplanteringar efterliknar till artsammansättning, vegetationsstruktur och utbredning befintliga vegetationsförhållanden.

Krav

Vegetation

A. Alla växtval (inklusive val av frö vid sådd) ska göras i samråd med Statens fastighetsverk och utifrån det vårdprogram som är under framtgående av SFV.

Väglänter

B. Kanton – Vilan: sådd av ängsvegetation – extensiv skötsel.

C. Vilan - Drottningholmsbron, södra sidan: parkgräs av samma typ som inne i parken – intensiv skötsel.

D. Vilan – Hemmet, norra sidan: torktåligt ängsgräs av typen skogsbacke – extensiv skötsel.

E. Hemmet, norra sidan: parkgräs av samma typ som inne i parken – intensiv skötsel.

F. Hemmet – Malmen, norra sidan: Kanton – Vilan: ängsvegetation – extensiv skötsel.

Mark

G. Parkvägen söder om Ekerövägen utmed Malmen flyttas enligt vägplanen för väg 261 upp för att ligga intill körbanan.

H. Slänten i Malmens västra ände modelleras längre ut i parken, enligt bild 67 och 68. Modelleringen gör slänten till en del av parken istället för en stel del av väggroppen.

I. Slänten vid fastigheten öster om Hemmet, röda stugan, flackas ut modelleras för att ges en mer varierad lutning, enligt bild 63 och 64.

Jämförelse nuläge

Vegetationen i slänten vid fastigheten öster om Hemmet har svåra växtförutsättningar på grund av den branta lutningen. I Malmens västra del ligger vägen på bank med en hög jämn slänt ner mot parken. Släntens stela utformning blir en del av väggroppen och leder på så vis ner känslan av väg ner i parken.

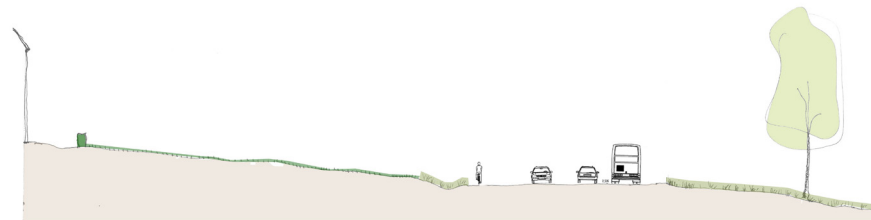


Bild 61. Idag är markskötseln inte den samma på bägge sidor om Ekerövägen. Diket och det höga gräset som växer där förtydligar gränsen.

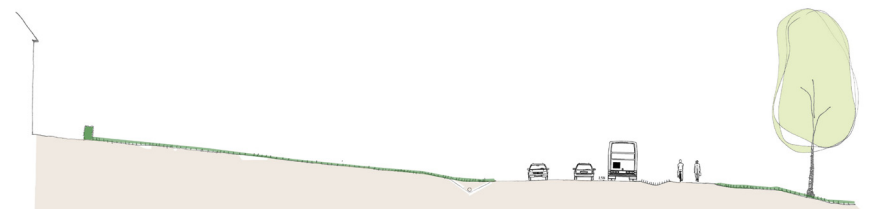


Bild 62. Förslag: Diket täcks över och ligger i nivå med kringliggande mark. Gräset klipps ända fram till väggkanten. Gräset sköts på samma sätt på parksidan. På detta sätt läser ögat ihop de båda sidorna om vägen.

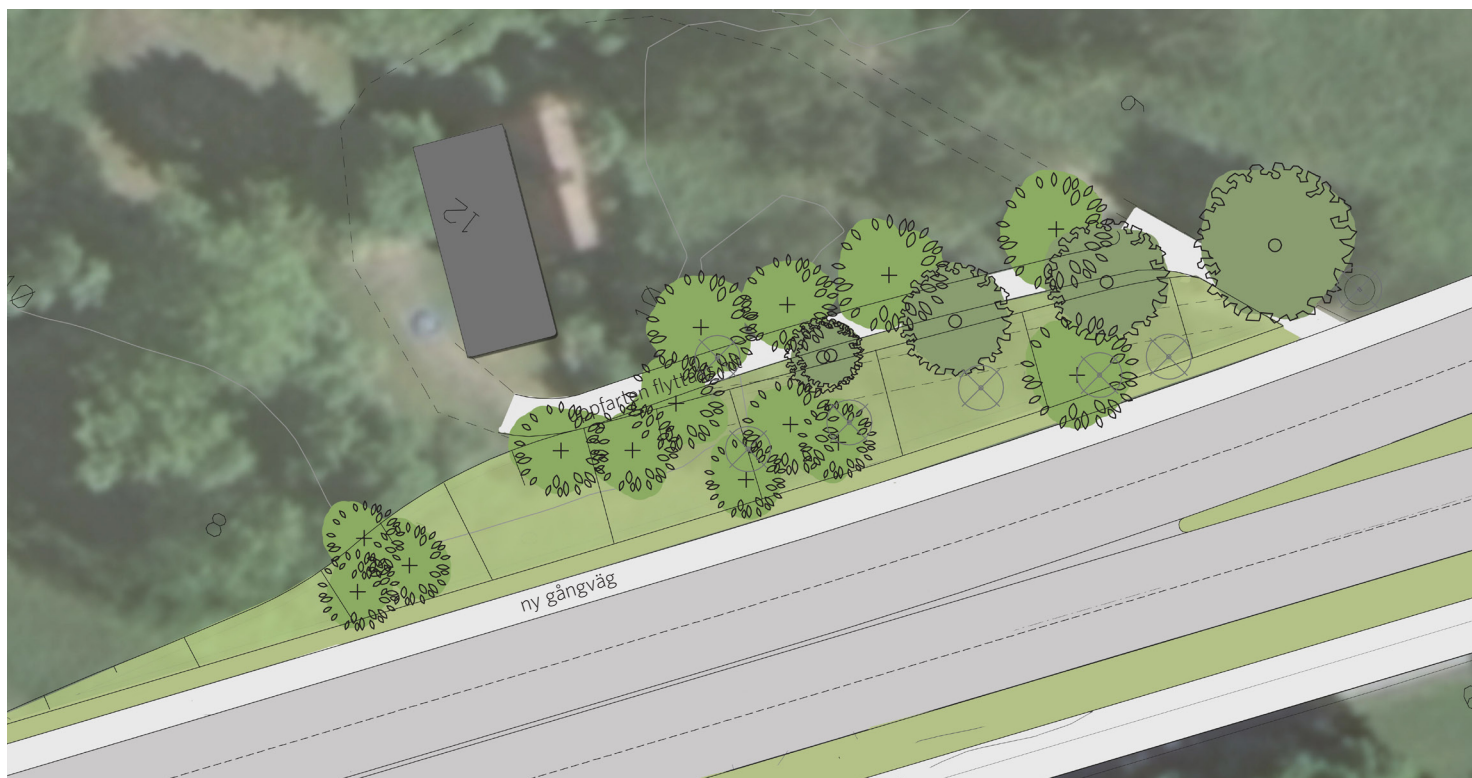


Bild 63. Slänten vid den röda stugan mellan Hemmet och Rörbyvägen ges en flackare och mer varierad lutning för att underlätta växtetablering och ge ett mer landskapsanpassat uttryck. Släntmodelleringen innebär att ett antal träd fälls och att buskage försvinner, men dessa återplanteras högre upp i slänten.

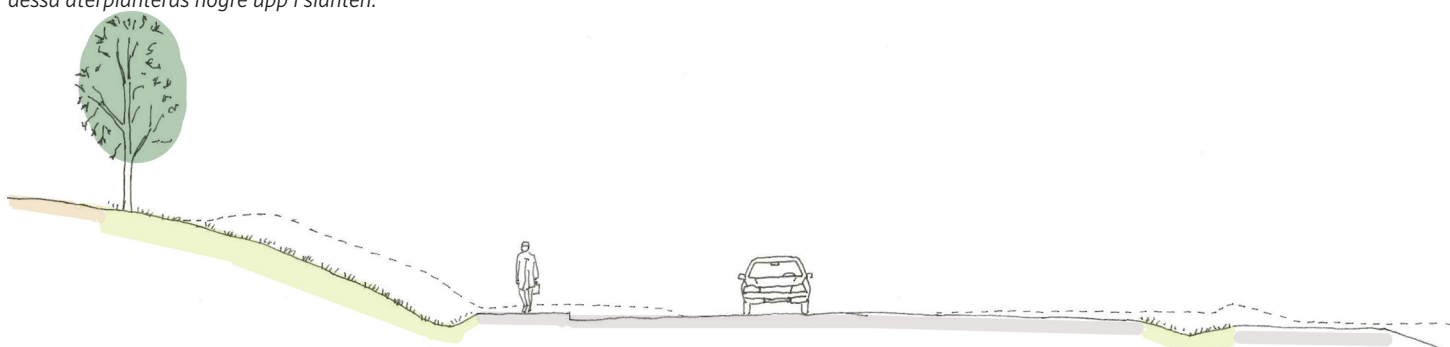


Bild 64. Principsektion för den nya släntutformningen mellan Hemmet och Rörbyvägen



Bild 65. Nuläge slänten vid röda stugan. Björkarna närmast Ekerövägen försvinner i och med att vägen breddas. De återplanteras en bit högre upp.



Bild 66. Nuläge slänten vid röda stugan. Genom en flackare och mer varierad lutning får växtligheten bättre förutsättningar jämfört med idag.



Bild 67. Slänten i den västra delen av Malmen fläckas ut mot parken. På så vis undviks en stel vägslänt och upplevelsen av att parken fortsätter norr om vägen förstärks i jämförelse med nuläget.

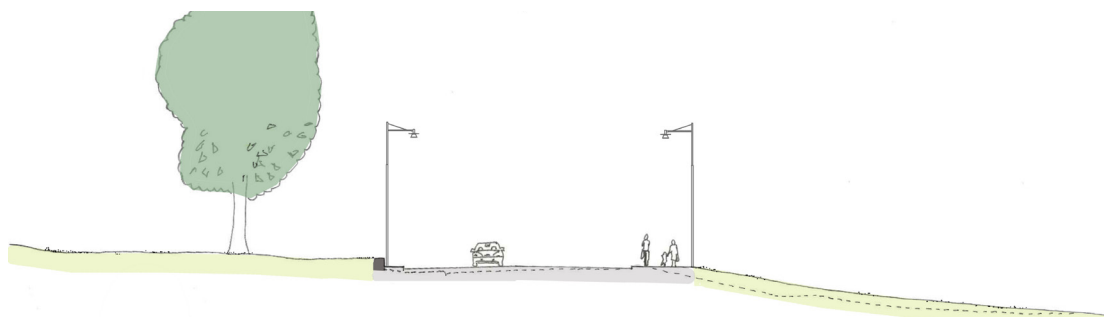


Bild 68. Principsektion för den nya släntutformningen vid västra Malmen



Bild 69. Illustration av slänt från gång- och cykelväg mot park vid Malmen. Notera att gångvägen flyttas upp intill körbanan. Släntens lutning har justerats.



Bild 70. Idag går gångvägen en bit in i parken. Slänten har en jämn lutning från vägen.

6. Förslag

För varje delsträcka beskrivs här vägförslaget som helhet samt vilka åtgärder som har vidtagits för att ha åstadkomma minsta möjliga negativa inverkan på kulturmiljön.

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

6.1 Utformning korsningen vid Kanton

Korsningen är fortsättningsvis signalreglerad. Västgående busshållplats flyttas till efter korsningen. Övergångsstället bibehåller sitt läge strax öster/norr om Kantongatan. Planpassagen förbättras för gång- och cykeltrafik eftersom refugen blir bredare i samband med att vänstersvängande körfält försvinner. Vänstersvängande personbilar kan inrymmas framför den breddade refugen. Hastigheten sänks jämfört med idag (från 70 till 60 km/tim).

Den nya gång- och cykelbanan anläggs på södra/östra sidan och med en avgränsning mot vägen med kantsten på en sträcka av 140 meter. Denna åtgärd görs för att minimera markintrång på mot bebyggelsen i Kanton.

6.1.1 Anpassningar till kulturmiljön

Västergående busshållplats placeras så att den inte hamnar mellan de tydliga axlar som Skolallén och Lovö Kyrkallé utgör.

I Skolallén försvinner två träd på ena sidan vägen, men två nya planteras istället på andra sidan.

Signalskåp flyttas från ett exponerat läge till ett mer skyddat läge intill alléerna.

Kantsten mellan gång- och cykelbana minskar markintrånget.

Högre standard på kantsten i och med granitkantsten råkilad granit.

I breda refuger planteras gräs av samma sort som i intilliggande vägslän-ter. På så sätt bryts asfaltsyorna upp och vägen förankras i det omgivande landskapet.



Bild 71. Plan över korsningen i Kanton.

6.2 Utformning Kanton - Rörbyvägen

Hastigheten är 60 km/tim fram till Vilan. Befintlig gång- och cykelbana tas i anspråk för körfältsbreddning och den nya gång- och cykelbanan anläggs på södra/östra sidan med en skiljeremsa av gräs på 3 meter. Från Vilan och österut är den dimensionerande hastigheten 40 km/tim.

Busshållplatserna väster om Rörbyvägen utformas som motstående fickhallplatser. Vädskydd kommer att finnas i båda riktningarna och gång- och cykelbanan leds bakom plattform och vädskydd. En gångbana anläggs på den norra sidan mellan Hemmet och busshållplatsen för att underlätta tillgängligheten för boende och besökare till läkarmottagningen som finns vid Hemmet.

6.2.1 Anpassningar till kulturmiljön

I det öppna betes- och jordbrukslandskapet besås vägens slanter med ängsvegetation för att ansluta till intilliggande betesmark.

Antalet stolpar (belysning och trafikskyltar) hålls på ett minimum.

Mellan Hemmet och vägen utgår det öppna diket och ersätts med ett täckdike. Genom att kunna bedriva samma typ av grässkötsel ända fram till väggkant minskas den visuella gräns som uppstår av högt gräs i dike.

Det rumsliga sambandet mellan Hemmet och den engelska parken förstärks då marken inte längre signalerar skillnad mellan de olika sidorna av vägen.

Inga skyltar får placeras i siktlinjen mellan Hemmet och parken.

För en bättre anpassning till omgivande landskap flackas slänten vid röda stugan (mellan Hemmet och Rörbyvägen) och ges en mer varierad lutning. På så vis åstadkoms en mer levande slänt som utgör avslut i en av siktlinjerna inifrån parken.



Bild 72. Förslag. Samma vy som ovan. Belysningstolparna är enhetligt utformade. Vädskyddets betongfundament har dolts bakom slänten.



Bild 73. Nuläge: Vy från Skollén mot Ekerövägen och busshållplatsen Kanton, östergående. Bakom syns tydligt den kulle med ekar och mellan träden skymtar den engelska ladan. Notera det grova betongfundamentet i bakkant av vädskyddet och de olika typerna av belysningstolpar som står utmed sträckan.



Bild 74. Översiktsbild Kanton - Vilan.



Bild 75. Översiktspild Vilan - Rörbyvägen

6.3 Utformning korsningen Rörbyvägen/Karusellplan

Korsningen med Rörbyvägen signalregleras och förses med vänstersvängfält mot Rörbyvägen. Bedömningen är att Karusellplan fortsättningsvis inte ska användas som infartsparkering. Det styrs dock inte av vägplanen utan av Statens fastighetsverk och Ståthållarämbetet.

6.3.1 Anpassningar till kulturmiljön

Korsningen vid Karusellplan och Rörbyvägen bibehåller dess förskjutna korsning för att inte ändra den historiska strukturen av Karusellplanen såsom en stjärnplats.

Korsningen anpassas för att inte stödja att Karusellplan nyttjas för infartsparkering. Detta minskar bilarnas närhet och belastning på parkmiljön.

De två träd som avverkas i samband med breddningen vid östergående busshållplats ersätts i samråd med Statens fastighetsverk.

Gångbanan avgränsas med kantsten mot körbanan för att minska påverkan på parkmark.

Kantsten utförs av råkilad granit.

I breda refuger planteras gräs av samma sort som i intilliggande väglän-ter. På så sätt bryts asfaltsytona upp och vägen förankras i det omgivande landskapet.

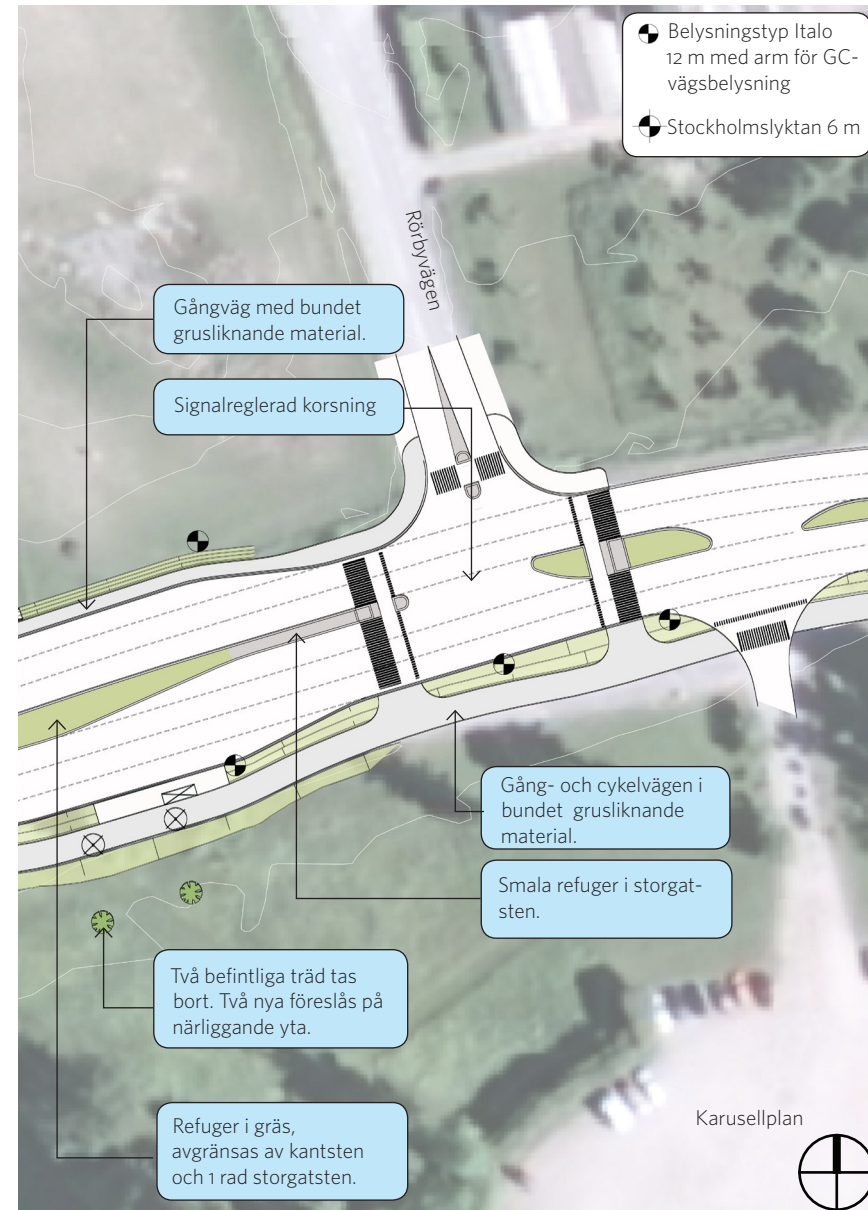


Bild 75. Inzoomning av korsningen Rörbyvägen och Karusellplan.



Bild 76. Plan över föreslagen utformning sträckan Hemmet - Karusellplan - Eriksbergsvägen.

6.4 Utformning sträckan Karusellplan - Malmen

Minsta möjliga intrång eftersträvas. Befintlig gång- och cykelbana tas i anspråk för nytt körfält och den nya gång- och cykelbanan går på södra/östra sidan med en 3 m bred gräsremsa som avskiljning mot vägen.

6.4.1 Anpassningar till kulturmiljön

Ingen kansten mellan körbana och gång- och cykelbana för att undvika att markera vägen som en gräns mellan park och omgivning.



Bild 77. Förslag. Samma vy som nedan Belysningstolparna har bytt sida av vägen. Gångvägen har breddats mot körbanorna och belysningstolparna har bytt sida av vägen.



Bild 79. Förslag. Samma vy som nedan Belysningstolparna har bytt sida av vägen. Den som idag är gång- och cykelväg är idag ianspråktagen av körbanor.



Bild 78. Nuläge: Vy längs med Ekerövägen mot väster.



Bild 80. Nuläge: Vy från Eriksbergsvägen mot Ekerövägen.



Bild 81. Plan över föreslagen utformning sträckan Eriksbergsvägen - Malmren

6.5 Utformning Malmen - Drottningholmsbron

Vägsektionen förbi Malmen smalnas av jämfört med västligare sektioner. Gång- och cykelvägen mot muren ersätts av körbana. Den nya gång- och cykelvägen på södra sidan avgränsas mot körbanorna med kantsten för en så smal sektion som möjligt. I den västra delen flyttas dagens parkväg upp intill Ekerövägen och blir den nya gång- och cykelvägen.

På vissa ställen krävs bredare vägsektion än idag för att ge plats för hållplatser och refuger. Bussfickorna kommer att ersättas med kantstenshållplatser som rymmer två ledbussar som stannar i busskörfältet. Väderskydd byggs för båda riktningarna och gång- och cykelbanan leds bakom plattform. I riktning mot Ekerö smalnas hållplatsytan av mot idag eftersom gång- och cykelbanan projekteras på den södra sidan.

Två av anslutningarna från Malmen stängs; Långa radens västra anslutning och Malmbäckens anslutning. Anslutningarna stängs för ökad trafiksäkerhet och bättre trafikflöde förbi Drottningholm.

Utfarten från Drottningholm breddas upp till två tydliga körfält. Högersvängen får extra gröntid.

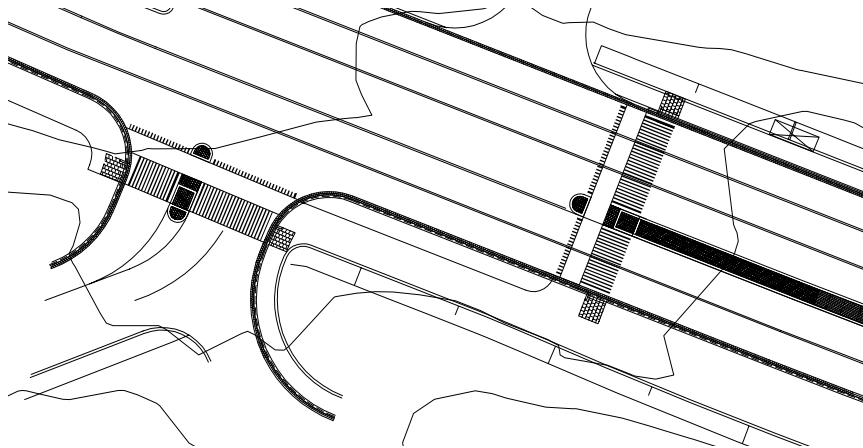


Bild 82. Detalj markbeläggning, exempel på tillgänglighetsanpassade övergångsställen vid Malmen.

6.5.1 Anpassningar till kulturmiljön

En smal sektion utan skiljeremsa ger minskat markintrång.

Träd som avverkas ersätts i samråd med Statens fastighetsverk.

Körbana och gc-väg ges en mer bearbetad utformning med t ex fris av storgatsten för att anknyta till den mer stadslika karaktären som präglar sträckan.

Gång- och cykelvägen flyttas så att den ligger i nivå med körbanan. Det minskar trafikens påverkan på parken i och med att gång- och cykelvägen utgör en del av vägen och inte en del av parken.

Lägre belysningsstolpar placeras på båda sidor av vägen. Belysningsstolpar målas svarta för att anknyta till den stadslika karaktären vid Malmen.

Slänten mot Drottningholmsparken i Malmens västra del bearbetas så att den inte upplevs som en vägslänt utan som en del av parken. Åtgärden innebär intrång i parken men bedöms ha gynnsam effekt på helheten.

Den infart som återstår när två stängs av utgör en del av den historiska vägstrukturen.

Stängda infarter markeras med svarta pollare av gjutjärn.

De stänga infarterna beläggs med storgatsten för att minska asfaltytorna i området samt markera dess historiska användning som väg.

Utmed Malmen placeras dagvattenbrunnar tätt för att undvika pölbrand. Utan de täta dagvattenbrunnarna skulle brandskyddsåtgärder krävas på fasaderna vilket är komplicerat när byggnaderna har så höga kulturmiljövärden.

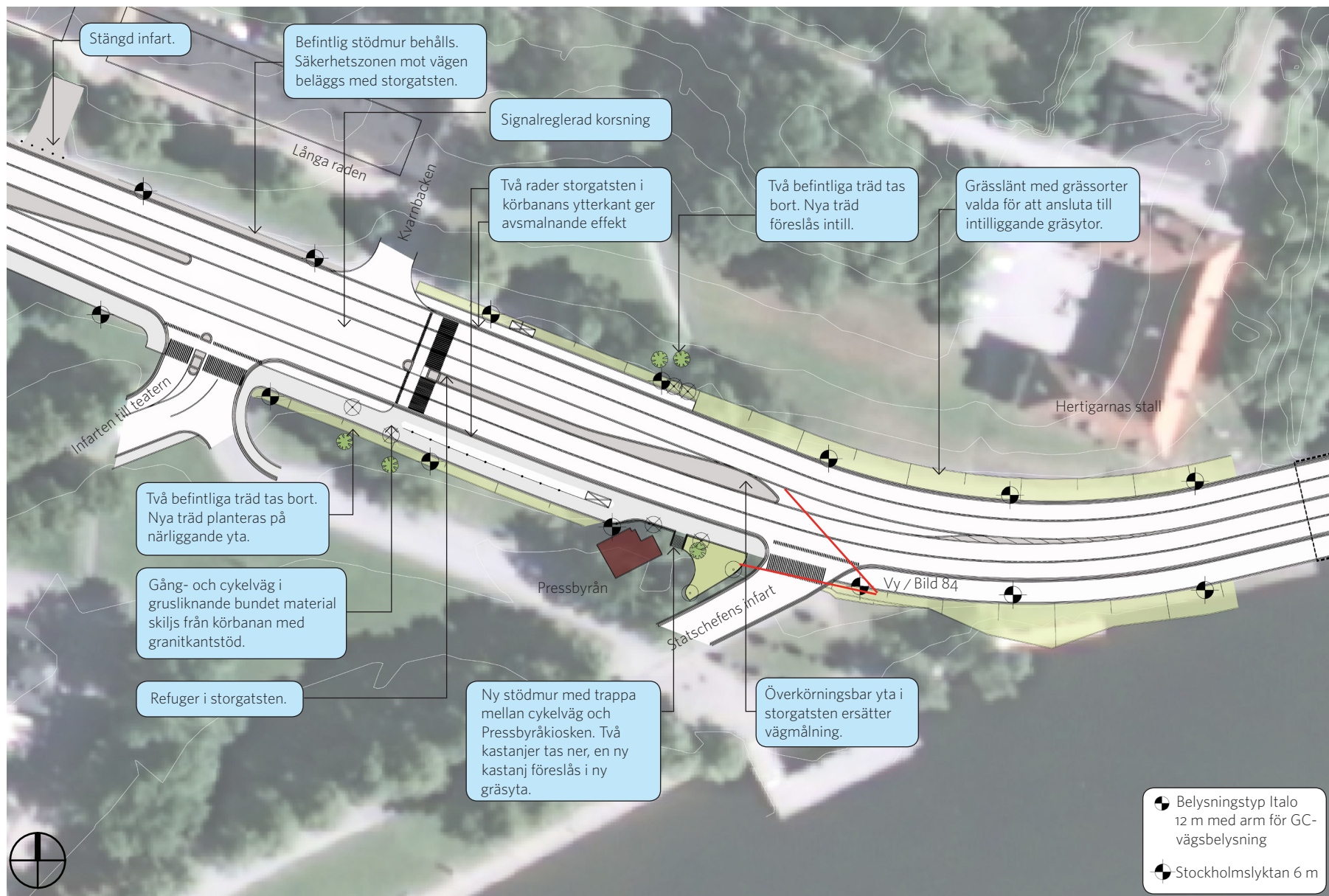


Bild 83. Inzoomning Malmen



Bild 84. Illustration av området kring Pressbyrån med nytt träd och mur med räcke. Ny markbearbetning med refuger och rader med storgatsten.



Bild 85. Befintlig situation vid Pressbyrån.

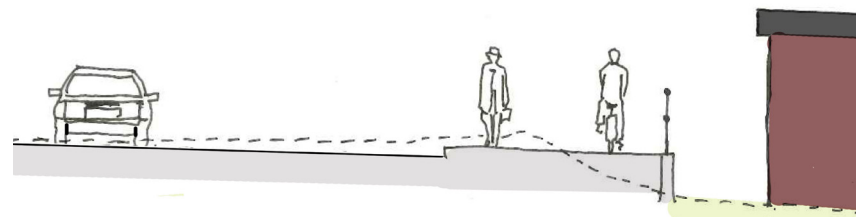


Bild 86. Sektion genom stödmur mellan gc-väg och Pressbyrån, väderydd ej inritat i sektion.

6.6 Drottningholmsbron

Den befintliga bron breddas med cirka 0,5 meter på respektive sida vilket innebär att den rymmer samma sektion som förbi Malmen. Brons utformning är idag relativt neutral och det nedtonade uttrycket bibehålls i och med breddningen.

6.6.1 Anpassningar till kulturmiljön

Brons uttryck hålls nedtonat för att inte dra uppmärksamhet från slottsanläggningen. Istället ska utblickarna mot Drottningholm värnas.

Skyltar och andra trafikrelaterade anläggningar placeras på norra sidan av bron för att inte störa utblickar mot slottet.

Stolpbelysningen på bron placeras på bronns norra sida för att inte störa utblickarna.

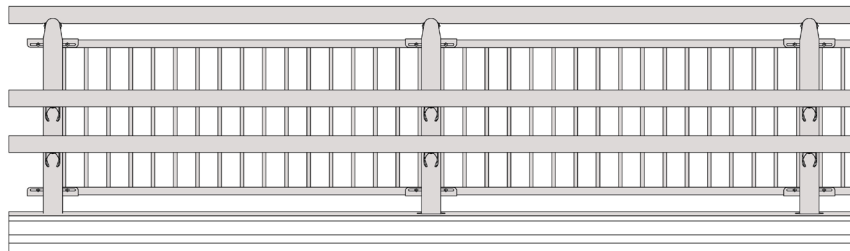


Bild 87: Broräcket ges ett neutralt uttryck för att inte ta uppmärksamhet från Drottningholms slott.



Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se