

VÄGPLAN - GESTALTNINGSPROGRAM

Väg 261 Ekerövägen

Granskningshandling 2014-11-21

OL07GP01



Medverkande

Trafikverkets projektgrupp

Karin Stadler	Projektleddare Ekerövägen
Peter Kankis	Funktionsområdesstöd, vägarkitektur
Hans Ek	Funktionsområdesstöd, vägutformning
m.fl.	

Gestaltningsprogram WSP

Lovisa Näswall	ansvarig Vägarkitektur (bitr. ansvarig fram till mars 2013)
Tomas Andersson	bitr ansvarig Vägarkitektur (ansvarig fram till mars 2013)
Silvia Moscoso	gestaltning, illustrationer (fram till juni 2013)
Sofia Dahlbäck	gestaltning, illustrationer
Olle Lenngren	layout, illustrationer
Felix Brännlund	illustrationer
Ingun Platell	illustrationer
Johanna Alton	kulturmiljöspecialist
m. fl	

Innehåll

Sammanfattning	4	3. Gestaltningens mål och principer	30	5. Förslag	41
1. Inledning	6	3.1 Projektets effektmål och gestaltningen	30	5.1 Delsträcka Tappström - Tappströmsbron	44
1.1 Projektets bakgrund	6	3.2 Gestaltningens mål	31	5.2 Delsträcka Lindö	47
1.2 Syfte och mål med projektet	6	3.3 Förhållande mellan väg och omgivande landskap	31	5.3 Delsträcka Drottningholm (Edeby - Drottningholmsbron)	53
1.3 Syfte med gestaltungsprogrammet	6	4. Övergripande förslag	32	5.4 Delsträcka Drottningholmsbron - Kärsön	68
1.4 Omfattning och upplägg	8	4.1 Plan och profil	32	5.5 Delsträcka Nockebybron - Gubbkärrsvägen	71
1.5 Projektets gränssnitt mot Förbifart Stockholm	8	4.2 Vägsektion	32	6. Drift och underhåll	73
1.6 Påverkan på det statliga byggnadsminnet Drottningholm	9	4.3 Vegetation	33	7. Gestaltungsfrågor i kommande skeden	73
2. Förutsättningar	10	4.4 Dagvatten	34	7.1 Bygghandling	73
2.1 Regelverk och riktlinjer	10	4.5 Vägutrustning	34	7.2 Byggskedet	75
2.2 Trafikantperspektiv	13	4.6 Bullerskärmar	40	7.3 Driftskedet	75
2.3 Åskådarperspektiv / landskapsperspektiv	13	4.7 Broar	40	8. Källor	76
2.4 Landskapet	14				

Sammanfattning

Ekerö kommun har idag endast en fast vägförbindelse som tidvis är hårt belastad. Mellan Nockeby och Tappström, vid Ekerö centrum, har vägen i dag tre körfält; ett körfält i riktning mot Ekerö centrum och två i riktning mot Stockholm. Kapaciteten är idag låg och risken för köbildning är stor.

I mars 2012 beslutade Trafikverket att upprätta en vägplan för sträckan Ekerö centrum – Nockeby för en smal fyrfältsväg med busskörfält i båda riktningar. En mellanliggande sträcka på 2 km från Lindö till Edeby ingår i en redan fastställd arbetsplan (benämning på vägplan innan 2013-01-01) för Förbifart Stockholm och ingår inte i vägplanen för väg 261.

Ombyggnaden i denna vägplan omfattar:

- Breddning med ytterligare ett körfält avsett för kollektivtrafik.
- Ny vridbar bro över Tappströmskanalen.
- Ny korsning med Färentunavägen inklusive gång- och cykeltunnel.
- Flyttning av cykelväg från den västra/norra till den östra/södra sidan på en sträcka av cirka 4,5 km.
- Skyddsåtgärder avseende bla buller.
- Nockebybron och Drottningholmsbron breddas med 1,0 m. Det görs genom att bygga på bron med 0,5 m på vardera sidan.

Gestaltningens program syfte är att beskriva viktiga gestaltningsmässiga ställningstaganden i projektet och utgöra ett underlag för arbetet i kommande skeden. Gestaltningsfrågorna ska vara utredda i en sådan utsträckning att vägområdet kan fastställas.

I uppdraget att ta fram gestaltningens program för väg 261 ingår, till skillnad från övriga vägplanen, även Förbifart Stockholms del av Ekerövägen för att skapa

en gestaltningsmässig helhet utmed sträckan. Ett översiktligt gestaltningens program för Förbifart Stockholm togs fram 2010 och det här programmet innebär en vidareutveckling och miljöanpassning av det. Översiktliga principer och förhållningssätt för hela sträckan presenteras i detta dokument, men specifika gestaltningsförslag för delen inom Förbifart Stockholm presenteras i ett särskilt fördjupat gestaltningens program som tas fram parallellt med vägplanen för väg 261.

Breddningen av Ekerövägen genom Drottningholm innebär en ändring av det statliga byggnadsminnet. Parallellt med framtagandet av gestaltningens program tas ett fördjupat gestaltningens program fram för sträckan genom Drottningholm. Det programmet utgör en del av ansökan om ändring av det statliga byggnadsminnet och kommer även att fungera som ett byggstyrande underlag i senare skeden. De båda fördjupningarna, den för Förbifart Stockholm på Lovö samt genom Drottningholm, kommer finnas tillgängliga i samband med allmänhetens granskning av vägplan 261.

Förutsättningar

Vägen passerar genom världsarvet Drottningholm och ligger inom ett område av riksintresse för kulturmiljövård på Lindö och Lovö samt inom riksintresset Mälaren med öar och strandområden. Vägen löper också nära Natura 2000 områden och genom ett nybildat naturreservat. Dessutom är Drottningholm ett statligt byggnadsminne. Den höga trafikbelastningen på Ekerövägen har idag en negativ inverkan på världsarvets unika värde. Val av utformning har skett i nära samarbete med berörda kommuner och myndigheter ansvariga för kulturmiljövård.

Förslaget

Den övergripande målbilden för gestaltningen utmed sträckan är:

- Upplevelsen av världsarvets karaktär ska förstärkas.
- Vägen har en underordnad roll i landskapet. Vägen ska inte manifesteras.
- ”Vägen är som bäst då den inte märks.”
- Förtydliga historiska strukturer som idag är svåra att uppleva, så som rums-
liga och visuella samband.
- Hela sträckan från Färentunavägen till Nockeby ska ha en sammanhållen
gestaltning.

Gestaltningen i korthet

Utmed sträckorna anpassas slänter och diken till omgivningen så att träd sparas i möjligaste mån. Slänter sås med ängsfrö och föreslås skötas på ett sådant sätt som gynnar artrika vägkanter. Genom Drottningholmsparken sås vägslänterna med samma fröblandning som inne i parken. Dagvatten omhändertas i första hand i befintliga diken. Inga nya dagvattendammar anläggs. Belysningsstolpar placeras på en sida av vägen för att minimera antalet stolpar i det kulturhistoriskt känsliga landskapet.

I Tappström och på västra Lindö krävs bullerskärmar för att skydda bebyggelsen mot buller. De ges en neutral färg och görs genomsiktliga på bron. I korsningen med Färentunavägen byggs en stor cirkulation med gräsyta och några träd. Under Färentunavägen byggs en planskild gc-passage i timglasform som ger stort ljusinsläpp och god genomsikt.

Vid Kanton ökar bearbetningsgraden i vägmiljön. I större refugytor planteras gräs för att bryta upp asfaltsytorna och i smalare refuger sätts storgatsten. Från Kanton och fram till Drottningholmsbron ges gång- och cykelvägen en grusliknande bunden beläggning i liknande kulör som parkvägarna inne i parken för att anknyta till parkmiljön.

Vid Karusellplan hanteras refuger på samma sätt som vid Kanton; större refuger planteras med gräs, smalare sätts med storgatsten.

Strax väster om Malmen, där stödmuren börjar, flyttas gångvägen så att den ligger dikt an bilvägen och avgränsas med upphöjd kantsten. På det sättet hålls vägelementen ihop. Längs kantstenen läggs två rader av storgatsten i körytan för att ytterligare smalna av den upplevda körfältsbredden.

Där gångvägen flyttas upp till bilvägen anpassas slänten till parkens topografi. Slänten dras ut en bit in i parken och blir på så sätt en del av parken istället för en del av vägkroppen som den upplevs idag. Vid Pressbyrån byggs en låg stödmur med fallskyddsräcke.

Drottningholmsbron breddas och ges nya diskreta räcken för att inte ta uppmärksamhet från slottet. Även Nockebybron breddas och den östra delen förses med genomsiktliga bullerskärmar.

I Nockeby föreslås trädplanteringar för att ge det breda vägrummet stadga.

1. Inledning

1.1 Projektets bakgrund

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFS 2010, förutspår en stark befolkningsökning i Stockholmsregionen. Efterfrågan på bostäder ökar alltjämt i Stockholm med kranskommuner, inklusive Ekerö. Som en effekt av befolkningsökningen förutspås trafiken på Ekerövägen öka i framtiden. Ekerövägen (väg 261) är den enda fasta vägförbindelsen mellan Ekerö och Stockholm och Ekerö kommun är således starkt beroende av att vägen fungerar

Mellan Tappström, vid Ekerö centrum, och Nockeby har vägen i dag tre körfält; ett körfält i riktning mot Ekerö centrum och två i riktning mot Stockholm, varav det ena under rusningstid är reserverat för kollektivtrafiken. Kapaciteten är låg såväl i relation till dagens som framtida trafikmängder och risken för köbildning är stor. Mellan Ekerö centrum och Nockebybron löper parallellt med vägen en populär gång- och cykelväg, Ekeröstråket, som är en del av det regionala cykelvägnätet. Trafiksäkerheten längs Ekerövägen är otillräcklig för både skyddade och oskyddade trafikanter.

I mars 2012 beslutade Trafikverket att upprätta en vägplan för sträckan Ekerö centrum till Nockeby för en smal fyrfältsväg med busskörfält under högtrafik i båda riktningarna.

1.2 Syfte och mål med projektet

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.

För vägplanen har följande projektmål identifierats

- Kollektivtrafikens andel av personresorna ska öka
- Världsarvets, buffertzonens och riksintressenas natur- och kulturvärden bevaras, vårdas och utvecklas
- Fordonstrafikens framkomlighet ska förbättras
- Trafiksäkerheten på sträckan ska förbättras

1.3 Syfte med gestaltningsprogrammet

Syftet med gestaltningsprogrammet är att det ska beskriva viktiga gestaltningsmässiga ställningstaganden i projektet och utgöra ett underlag för arbetet i kommande skeden. Gestaltningsfrågorna ska vara utredda i en sådan utsträckning att vägområdet kan fastställas. De viktigaste gestaltningsfrågorna i vägplanen för väg 261 är vägsektion, sidoområdenas utformning, riktlinjer för broars och trafikplatsers utformning samt anpassningar till de kulturhistoriskt värdefulla miljöer som vägen går genom. I gestaltningsprogrammet redovisas även motiv till valda lösningar och principer.

Gestaltningsprogrammet för vägplanen för väg 261 är ett övergripande dokument som anger en gestaltningsmässig inriktning, men utgör inte krav för bygghandling. Programmet ingår som samrådshandling, men omfattas inte av den kommande fastställelsen av vägplanen, och är därmed inte bindande i juridisk mening.

Arbetet med gestaltningsfrågorna har, på grund av landskapets särskilt höga kulturmiljövärden, skett i nära samarbete med kulturmiljöexperter. Förslagen har testats och tagits fram genom workshops med deltagare från flera teknikområden, t ex landskapsarkitektur, trafik, dagvatten, vägutformning, miljö, kulturmiljö och belysning. Arbetet har bedrivits i samråd med företrädare för bland annat Riksantikvarieämbetet, Statens fastighetsverk, Ståthållarämbetet och Ekerö kommun, genom regelbundna avstämningar. Även FRA, Stockholm stad och SLL har beretts möjlighet att följa arbetet och lämna synpunkter.



Översiktsbild

1.4 Omfattning och upplägg

Gestaltningsprogrammet omfattar Ekerövägen från Tappström till Nockeby.

Gestaltningsprogrammet inleds med en genomgång av förutsättningarna för projektet Ekerövägen. Det gäller delvis vilka krav som ställs på den nya vägen men också det landskap som vägen går genom och har en relation till.

I programmet presenteras övergripande idéer och mål samt övergripande lösningar för gestaltningen utmed hela sträckan.

I det femte kapitlet presenteras hur gestaltungs-förslagen anpassas till platsen. Platsspecifika gestaltungs-förslag för sträckan som ingår i Förbifart Stockholms arbetsplan redovisas ej i detta dokument utan presenteras i det fördjupade PM som tas fram för den sträckan (se kap 1.5). Sträckan genom Drottningholm redovisas i detta program samt med fördjupade förslag i "PM Vägarkitektur Drottningholm, fördjupat gestaltungsprogram", som tas fram parallellt, se 1.6.



Busshållplats på Kärsön.

Vissa gestaltungs- och utformningsåtgärder är inarbetade i vägplanens beskrivning och ritningar, andra återstår till kommande skeden och finns endast beskrivna som rekommendationer i gestaltungsprogrammet.

För att tydliggöra vad som ska åtgärdas i bygghandling respektive bygg- och driftskede har en sammanställning gjorts i kapitel 7. Sammanställningen kan också användas som en checklista i varje skede. Listan kan i så fall kompletteras i efterhand.

1.5 Projektets gränssnitt mot Förbifart Stockholm

Den del av Ekerövägen som omfattas av Förbifart Stockholms arbetsplan från cirka 500 meter sydväst om Lindötunneln till strax norr om Edeby gård motsvarar en total sträcka av cirka 2 km (se karta sidan 7). I Förbifart Stockholms arbetsplan ingår förutom de två cirkulationsplatserna även en breddning av Ekerövägen till fyra körfält och en komplettering av Lindötunneln med ett nytt tunnelrör. Förbifart Stockholms arbetsplan har ställts ut och godkänts av länsstyrelsen och fastställdes av Trafikverket den 25 oktober 2013.

I uppdraget att ta fram gestaltungsprogram för väg 261 ingår även att gestaltungs-mässigt synkronisera de båda vägprojekten så att en sammanhängande utformning uppnås. Därför ingår i detta program även gestaltungs-förslag för sträckan som ingår i Förbifart Stockholms arbetsplan. Det är samma konsultgrupp som arbetar med gestaltningen av sträckan inom Förbifart Stockholm som arbetar med Ekerövägen, vilket borgar för likabehandling och samsyn.

I det här övergripande gestaltungsprogrammet ges en beskrivning av förutsättningarna och värdena utmed hela sträckan, inklusive delarna inom Förbifart Stockholms arbetsplan. Sträckan har hanterats som en helhet genom gestaltungsprocessen. Övergripande och generella förhållningssätt och gestaltungsprinciper som gäller hela Lovö presenteras i detta dokument. Mer konkreta utformningsförslag för delarna inom Förbifart Stockholm redovisas inte här utan i ett fördjupat gestaltungsprogram för Förbifart Stockholm på Lovö. Det kommer att finnas att tillgå i samband med allmänhetens granskning av vägplanen för väg 261. Det fördjupade gestaltungsprogrammet för Förbifart Stockholm Lovö är en vidareutveckling och miljöanpassning av gestaltungsprogrammet från för Förbifart Stockholm från 2010.

1.6 Påverkan på det statliga byggnadsminnet Drottningholm

Ekerövägens breddning innebär en ändring i det statliga byggnadsminnet Drottningholm. Ändringar ska motiveras och noga prövas. Vid tillståndsprövningen, som görs av Riksantikvarieämbetet, vägs behovet av ändringen mot den eventuella minskning av det kulturhistoriska värdet som ändringen kan medföra. Läs mer om Statligt byggnadsminne under 2.1.2. Som en fortsättning av det här övergripande gestaltungsprogrammet tas ett fördjupat gestaltungsprogram fram för det statliga byggnadsminnet Drottningholm. Det fördjupade gestaltungsprogrammet, kallat "PM Vägarkitektur Drottningholm, fördjupat gestaltungsprogram" ska utgöra ett underlag för tillståndsprövningen samt även fungera som byggstyrande underlag i nästa skede.

De förslag som tas fram i PM Vägarkitektur Drottningholm är en fördjupning av de övergripande gestaltungsprinciperna och bygger på samma syn och värdering av landskapet. PM Vägarkitektur Drottningholm tas fram i samarbete med RAÄ. Det kommer finnas tillgängligt vid allmänhetens granskning av vägplanen för väg 261.



Drottningholms slott.

2. Förutsättningar

2.1 Regelverk och riktlinjer

2.1.1 Världsarvet Drottningholm

Ekerövägen och världsarvet

Ett världsarv är ett kulturminne eller naturminne som är så värdefullt att det anses vara en angelägenhet för hela mänskligheten och ska garanteras skydd och vård för all framtid. Skyddet grundar sig på FN-organet Unescos konvention till skydd för världens natur- och kulturarv, som antogs 1972. Sverige undertecknade konventionen 1985 och har därmed – bland mer än 180 andra nationer – frivilligt åtagit sig att skydda de egna världsarven för all framtid, samt att stödja andra länder i deras ansträngningar för att ta hand om sina.

Unescos världsarvskommitté i Paris beslutar om huruvida världsarven är hotade eller inte. Riksantikvarieämbetet rapporterar kontinuerligt till världsarvskommittén. Drottningholms slottsanläggning blev år 1991 som Sveriges första världsarv, 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".

HIA

Parallellt med vägplanen för Ekerövägen pågår ett arbete med att göra en kulturmiljökonsekvensbedömning, en Heritage Impact Assessment (HIA). Syftet är bland annat att tydliggöra vägprojektens inverkan på världsarvet. Den första delen, HIA fas1, har fungerat som underlag till arbetet med vägplan för väg 261. Förslagen inom ramen för vägplanen och gestaltungsprogrammet kommer att bedömas i en slutlig version av HIA, en s.k. HIA 2. Arbetet med HIA 2 hanteras av Riksantikvarieämbetet och startar efter att de lagstadgade juridiska prövningarna är avklarade.

Buffertzonen (skyddszon)

Buffertzonen är det begrepp som avser det område som omger världsarvet. Det är en översättning från engelskans bufferzone. Någon skyddszon är ännu inte beslutad, men riksintresseområdet för kulturmiljövärden Lovö [K:AB 30], Lovö socken hanteras som sådan. Ett av projektmålen för vägplanen för väg 261 är att världsarvets, buffertzonen och riksintressenas natur- och kulturvärden ska bevaras, vårdas och utvecklas.

Turism

Drottningholms slott med omgivningar är ett stort turistmål och besöks årligen av uppskattningsvis 700 000 personer. Ståthållarämbetet ser gärna att antalet besökare ökar ytterligare och att de då gärna kommer med buss eller båt. Idag finns parkeringsytor vid Teatern, Karusellplan och vid Kina slott. Vid evenemang blir dessa helt fulla.

Eftersom många av de som besöker Drottningholms slott är förstagångsbesökare, krävs att området är lättorienterat. De som kommer med buss ska lätt kunna ta sig mot slottet utan att riskera sin egen och andras säkerhet, när de passerar bilvägen och gång- och cykelvägen.



Ekerövägen förbi Malmen. Där det idag är en stödmur var det slänt. Mot Drottningholmsparken kan en låg häck anas. Fotografi från 1910.

2.1.2 Statligt byggnadsminne

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader, miljöer och anläggningar kan skyddas som statligt byggnadsminne enligt 3 kap kulturmiljölagen. Regeringen fattar efter begäran från Riksantikvarieämbetet beslut om huruvida en byggnad ska förklaras som statligt byggnadsminne enligt Förordning om statliga byggnadsminnen (2013:558). Riksantikvarieämbetet anger genom skyddsbestämmelser på vilket sätt byggnadsminnet ska vårdas och underhållas, samt i vilka avseenden det inte får ändras. Riksantikvarieämbetet har tillsyn över de statliga byggnadsminnena och prövar frågor om tillstånd till åtgärder som strider mot skyddsbestämmelserna. Vid tillståndsprövningen vägs behovet av ändringen mot den eventuella minskning av det kulturhistoriska värdet som ändringen kan medföra. Frågan om tillstånd till ändring prövas av Riksantikvarieämbetet och beslutet kan inte överklagas.

Drottningholms slott och dess omgivning med parkanläggningar och tillhörande byggnader är ett statligt byggnadsminne sedan år 1935. I beslutet om statligt byggnadsminne, anges ett antal byggnader som särskilt ska uppmärksammas, däribland byggnaderna i Kanton. Gränsen för det statliga byggnadsminnet är i princip densamma som för världsarvet Drottningholm.

2.1.3 Riksintresse för kulturmiljövården

Riksintressebestämmelserna för kulturmiljö regleras i Miljöbalken (MB) 3 kap 6 §. Bestämmelserna syftar till att hushålla med mark- och vattenområden bland annat genom att ställa krav på att mark och vatten ska användas för de ändamål de är mest lämpade för. En hållbar utveckling bör förena kraven på att trygga landets försörjning och tillgodose samhällsbyggandets markbehov samtidigt som man slår vakt om bland annat kulturmiljövården. Begreppet riksintresse

understryker att all planläggning ska ske med hänsyn till viktiga intressen som är gemensamma för hela landet. Avsikten är att nationellt utpekade intressen ska tillgodoses i olika beslut om ändrad markanvändning. Riksintressena är ett inspel i olika planeringsprocesser där deras värden och potential för en hållbar utveckling ska analyseras och tolkas. En från allmän synpunkt lämplig markanvändning innebär att områden av riksintresse för bland annat kulturmiljövården inte skadas påtagligt. Om den ändrade markanvändningen riskerar att påtagligt skada ett riksintresse är huvudregeln att ändringen inte kan få tillstånd.

Ett riksintresse för kulturmiljövården är en sammanhängande kulturmiljö som kännetecknas av att den särskilt väl belyser viktiga kulturhistoriska skeenden i landskapet. Miljöns riksintressanta egenskaper består av de fysiska uttryck som gör det riksintressanta skedet läsbart i landskapet. Miljöns förmåga att särskilt förmedla och belysa ett riksintressant historiskt skede är central för riksintresset. Riksintresseområdena ger ett utsnitt av en pedagogisk, spännande och levande berättelse om landets och befolkningens utveckling som representerar hela landets 10 000-åriga historia från stenålder till nutid.

Ekerövägens sträckning över Lindö, Lovö och Kärsön ingår i ett område av riksintresse för kulturmiljövården Lovö [K:AB 30] enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. I riksintresseområdet är det den kungliga slottsmiljön vid Drottningholm och dess särpräglade miljö, samt odlingslandskapet med kontinuitet tillbaka till bronsåldern och rikedom av fornlämningar som utgör de främsta värdena i riksintresset.



2.1.4 Naturreservat

Vägsträckan ligger inom ett område som nyligen inrättats som naturreservat. Naturreservatet omfattar merparten av öarna Lovö, Kärsön, Fågelön, Björnholmen, Skräddarholmen, Krankholmen, Granholmen, Tallholmen och ytterligare några småöar i Mälaren. Ombyggnaden av Ekerövägen till smal fyrfältsväg med två busskörfält enligt laga vunnen vägplan får ske utan hinder av föreskrifterna för naturreservatet.

2.1.5 Biotopskyddade alléer

Alléerna vid Gamla Ekerövägen på Lindö och Kanton omfattas av det generella biotopskyddet enligt Miljöbalken.

2.1.6 Regionalt cykelstråk

Enligt remissversionen av Stockholms läns regionala cykelplan ingår den aktuella sträckan i det regionala cykelstråket Ekeröstråket. I cykelplanen finns förslag på hur en gång- och cykelväg i ett regionalt stråk ska utformas. Bland annat vad gäller bredder.



Skollén mot Ekerövägen.



Cyklist på Ekerövägen.

2.1.7 Transportled för farligt gods

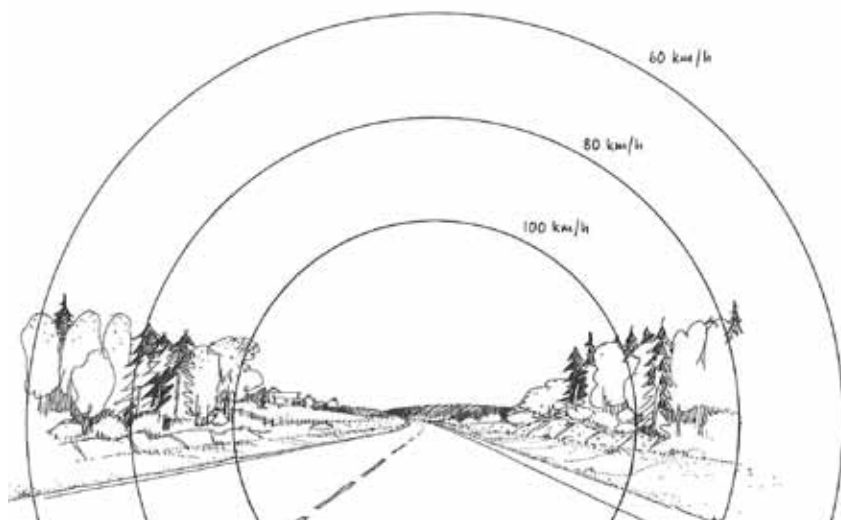
Ekerövägen är primär transportled för farligt gods. Det saknas i dagsläget nationella eller regionala riktlinjer för riskhänsyn i samband med ny- och ombyggnad av vägar. Länsstyrelsen i Stockholm har emellertid tagit fram rekommendationer för riskhänsyn i fysisk planering vid ny bebyggelse intill vägar med transporter av farligt gods (Länsstyrelsen i Stockholm rapport 2000:01) som även är att betrakta som tillämpliga vid ny- eller ombyggnation av vägar. Enligt dessa rekommendationer bör 25 meter lämnas byggnadsfritt närmast transportleden och sammanhållen bostadsbebyggelse eller personintensiv verksamhet närmare än 75 meter från vägkant bör undvikas.

2.1.8 Vägtrafikbuller

Enligt nationella riktvärden för vägtrafikbuller vid bostäder, antagna av riksdagen 1997, bör ekvivalenta och maximala bullernivåer inte överskridas vid väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Hänsyn ska tas till vad som är tekniskt möjligt samt ekonomiskt rimligt. Breddning av Ekerövägen är att betrakta som väsentlig ombyggnad.

2.2 Trafikantperspektiv

De som färdas i bil längs en väg, som förare eller passagerare, upplever vägen likt en film i sekvenser. Rumsupplevelsen definieras av vägens utrustning; skyltar, barriärelement, räcken, stolpar m.m. Hastigheten gör att landskapsrummen måste ha viss utsträckning för att hinna upplevas. Objekt nära vägen hinna sällan uppfattas, däremot kan t ex en byggnad eller ett träd ute i ett öppet landskapsrum registreras och upplevas ganska länge av bilisten. De som färdas långsamt, på cykel eller till fots, har en helt annan upplevelse och vägmiljön är mer påtaglig. Som cyklist och fotgängare är man också mer utsatt.



Biltrafikantens möjlighet att notera omgivningen är starkt beroende på vilken hastighet den färdas i. Bildkälla: Hela Vägen.

2.3 Åskådarperspektiv / landskapsperspektiv

Åskådare är de som befinner sig vid sidan om vägen. Åskådarna kan definieras som människor som bor och/eller verkar intill vägen eller vistas i närheten av vägen i samband med rekreation, t ex parkbesökare. För en del åskådare kan vägen vara "ett nödvändigt ont" som innebär störningar av olika slag. Vägmiljön ska utformas med hänsyn och lyhördhet för åskådarna. I det här projektet är åskådarperspektivet och ett landskapsperspektiv av största vikt då vägen går genom ett kulturlandskap som är känsligt för trafikens och vägens påverkan på omgivningen.

Vägen betraktas från olika håll och detta ska omhändertas i gestaltningen vilket innebär gestaltungsförslag i olika skala och utifrån perspektiv.



Betraktaren som står vid sidan av vägen har en annan upplevelse än trafikanterna.

2.4 Landskapet

I Förstudien gjordes analyser och beskrivningar av landskapet. Vägplanen utgår från Förstudiens analyser och beskrivningar och fördjupas där det finns behov. För att få en fullständig bild av landskapets förutsättningar hänvisas läsaren till Förstudien och de kompletteringar som gjorts till den. Den Kulturmiljöutredning som tagits fram i samband med det här projektet, vägplan för 261, ger också en god bild av hur landskapet formats av människan under lång tid.

Hela vägplaneområdet ingår i den naturgeografiska regionen Svealands sprickdalslandskap. Landskapet karaktäriseras av en kuperad terräng där sjöar och lerslättdalar har bildats i sprickorna där urbergsplatån har vittrat sönder. Det är ett småskaligt odlingslandskap uppbrutet av skogsklädda moränhöjder som dragit till sig bebyggelsen. (Sporrong, 1995)

I utredningsområdet går det att urskilja tre olika landskapstyper (områden med ett liknande mönster i geologi, landform, jordart, vegetation, markanvändning, bebyggelse och fältmönster). Dessa har benämnts "mosaikartat jordbrukslandskap", "slottsmiljö med bostadsbebyggelse" och "bebyggelse".



Landskapstyper

Mosaikartat jordbrukslandskap

Landskapstypen består av en kuperad terräng med uppodlade lerslättdalar som delas upp i tydliga landskapsrum av skogsklädda moränhöjder. Kring gårdar och byar finns inslag av lövträd och längs med vägarna enstaka alléer och trädtrader. Mälardalens milda klimat medför att även skogsområden ofta har inslag av ädla lövträd, särskilt i södervända sluttningar och bryn.

Odlingslandskapet på Lindö-Lovö-Kärsön är präglad av en lång kontinuitet av jordbruk och betesdrift och ett samband med Drottningholms slott och den Kungsgården (som idag inte finns kvar). Eftersom gårdarna inte delats av arv eller skiften och annan påverkan är de gamla gårdsmiljöerna fortfarande förhållandevis intakta. I landskapet som omger Drottningholm ligger några få gårdar med storskaliga åkermarker. Gårdarna på Lovö har förhistoriska anor och ligger jämt fördelade i landskapet, med vägar som riktats mot kyrkan, som är belägen mitt på ön. Gårdarna har sedan 1500-talet legat under kungsgården och markägarförhållandena är i stort oförändrade idag. Kungsgården förvaltas av Kungliga Hovstaterna och arrendegårdarna Barkarby, Berga, Edeby, Hogsta, Lunda och Norrby förvaltas av Statens Fastighetsverk.



Mosaikartat jordbrukslandskap norr om Kanton.

Drottningholms slottsmiljö med bostadsbebyggelse

Landskapstypen består av Drottningholms slottsområde, den engelska parken, samt det närmast omgivande landskapet. Området utgår från ett mosaikartat jordbrukslandskap, som beskrivet ovan men sedan hundratals år tillbaka har en stor del av området anlagts som parkmiljö med planteringar av ädellövträd och klippta gräsytor.

Bebyggelsen består av Drottningholms slott med tillhörande byggnader, Hemmet, Kanton samt Drottningholmshalmen. Drottningholmshalmen, eller Malmen som den också kallas, är ett mindre område med flerbostadshus och villabebyggelse norr om Ekerövägen.



Drottningholms slott.



Bostadsbebyggelse Malmen.



Splittrad bebyggelse i Tappström.



Splittrad bebyggelse i Nockeby.

Bebyggelse

I den södra och norra delen av sträckan, Tappström respektive Nockeby, går vägen genom områden med varierad bebyggelse. Inom båda områdena saknas en tydlig bebyggelsestruktur och karaktär.

Delsträckor

Sträckan i gestaltningsprogrammet har delats in i delsträckor. Gränserna mellan dessa baseras dels på områdenas karaktär och dels på hur projektet är upplagt.



1. Tappström
2. Lindö
3. Lovön (söder om Kanton)
4. Drottningholm
5. Kårsön
6. Nockeby

Karaktärsområden

2.4.1 Delsträcka 1, Tappström

Beskrivning av landskapet

Området sträcker sig från Tappströmsvägen/Bryggavägen vägen fram till Tappströmsbrons landfäste. (Se karta Förutsättningar Delsträcka 1 och 2 sidan 18). Området upplevs främst som trafikmiljö där närliggande bebyggelse vänder ryggen mot vägen. Området är splittrat och det är relativt svårorienterat då Tappström Centrum inte aviseras mot vägen.

I området närmast brofästet kantas Ekerövägen av tät vegetation på den västra sidan vilken utgör en behövlig avgränsning mellan vägen och bostäderna närmast vägen.

Den öppningsbara Tappströmsbron har en enkel utformning. Öppningen under bron är relativt stor och det går en gångväg utmed stranden. Väster om bron finns en dagvattendamm. Runt omkring växer höga uppstammade träd och bildar ett effektivt lövtak. Rummet kring dammen upplevs avskilt och privat, trots närheten till vägen och bebyggelsen. Radhuslängan söder om dagvattendammen ligger uppe på en höjd och har fina utblickar mot vattenrummet utmed Tappströmskanalen.

Närmre korsningen med Tappströmsvägen öppnar sig landskapsrummet mot kommunhuset på vägens västra sida. Strax norr om korsningen med Bryggavägen går en gång- och cykelpassage under Ekerövägen.



Dagvattendammen utmed stranden



Vy från Tappström mot Malmvik



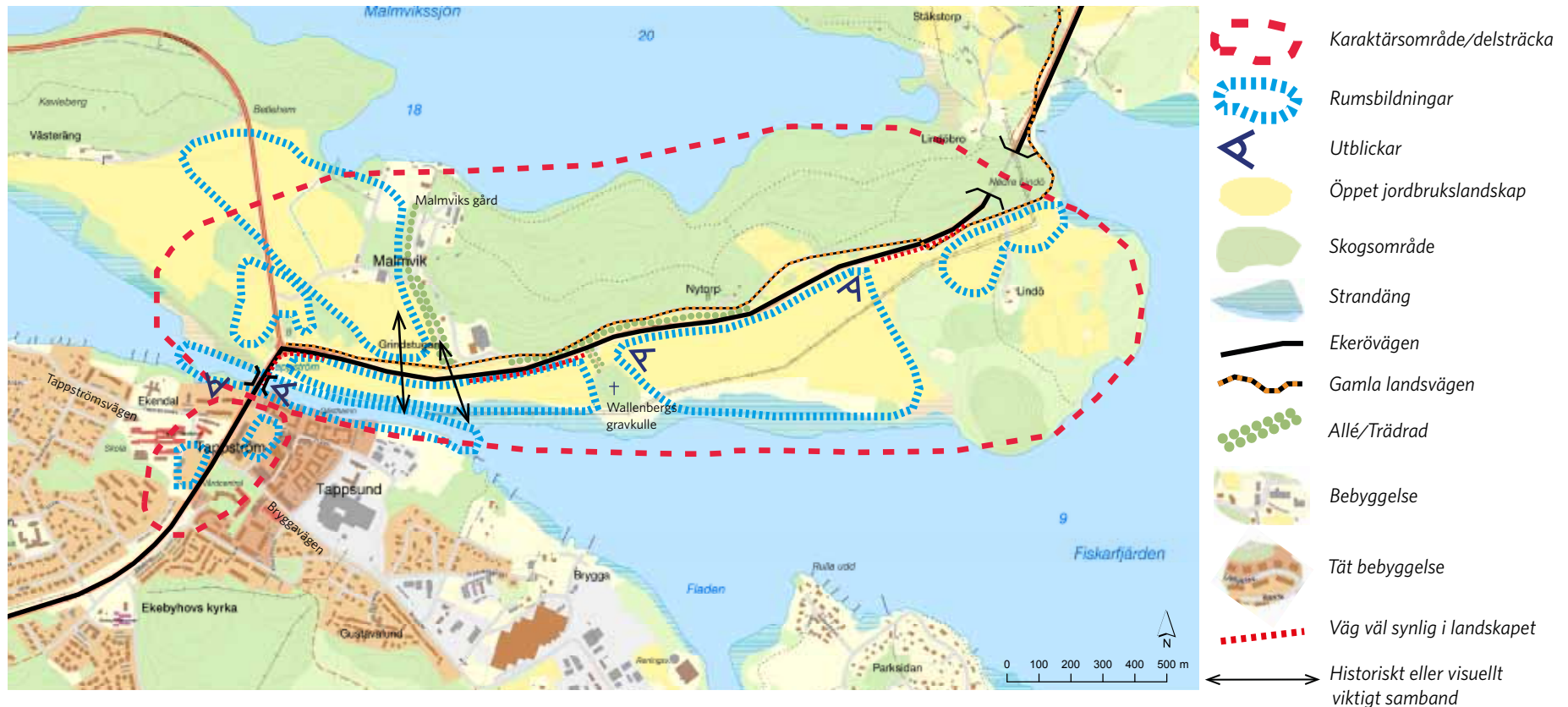
Vägrum vid korsningen Bryggavägen

Landskapliga styrkor och svagheter

Närheten till Tappströmskanalen och stränderna är en stor tillgång för området. Strandpromenaden utgör en stor kvalitet för de som bor i Tappström.

Landskapsrummet vid dagvattendammen har stora lokala kvaliteter med sina uppvuxna höga träd och närheten till vattnet.

Platsbildningen mellan kommunhuset och Ekerövägen ger kommunhuset en viss dignitet. Landskapsrummet utmed Ekerövägen är dock splittrat och gränserna mellan sidoområden, park och vägrum är otydliga.



Förutsättningar Delsträcka 1 och 2, Tappström och Lindö

2.4.2 Delsträcka 2, Lindö

Beskrivning av landskapet

På Lindö är det öppna jordbrukslandskapet söder om Ekerövägen uppdelat i två rumsbildningar av allén med tujor som leder från Ekerövägen mot Wallenbergs begravningsplats. Tujornas formspråk och alléns tydliga riktning avviker från hur det kringliggande landskapets former och uppbyggnad. Utformningen signalerar att det här är en viktig plats. Platsen har stark påverkan på landskapsbilden.

Berg- och åsavsnittet norr om Ekerövägen är bevuxet med gammal tallskog med inslag av ädellövträd i söderslutningen. Norr om Ekerövägen följer den gamla landsvägen, som idag är gång- och cykelväg, följsamt terrängen. Den kantas av en till stora delar uppvuxen lindallé och utgör ett starkt karaktärsskapande element. Den modernare Ekerövägen är även den följsam med terrängen i plan och profil, om än något stelare i geometrin då den har andra kapacitetskrav än den gamla landsvägen.

Från Malmviks gård och Tappsund har det tidigare varit ett öppet landskapsrum som förbundet gården med vattnet. Idag skärs den kopplingen av, i och med den allékantade gång- och cykelvägen.

Från Ekerövägen finns långa siktlinjer och utblickar ner mot Mälaren. På andra sidan Fiskarfjärden och Tappströmskanalen ligger Ekebyhovs skidbacke.



Vattenrummet vid Tappströmmen.



Wallenbergs begravningsplats avtecknas mot himlen.



Den gamla landsvägen är idag gc-väg.



Vy över Lindö och Ekerövägen mot söder.

Skidbacken och bebyggelsen kring Ekerö centrum utgör viktiga element i utblickarna.

Fån Tappström är vägen synlig, men inte påtaglig, mycket tack vare att den har stöd i terrängen av den skogsklädda åsen.

Landskapliga styrkor och svagheter

Kontrasten mellan det öppna landskapet mot söder och den skogsklädda åsen mot norr, där den gamla landsvägen markerar gräns, ger landskapet en positiv tydlighet.

Allén av tujor fram till Wallenbergs gravkulle höjer landskapets värde genom sin unika utformning och sitt starka maktspråk.

De långa vyerna söder- och västerut mot Ekerö och Tappström är värdefulla.

Den allékantade gamla landsvägen som tydligt visar ett historiskt lager är en landskaplig styrka.

Nuvarande Ekerövägens terränganpassade linje i landskapet och hur vägen underordnar sig landskapet istället för att dominera är en styrka.

Strandängarna mot Tappströmskanalen är värdefulla för flora och fauna, men även ur upplevelsesynpunkt.

2.4.3 Delsträcka 3, Lovö fram till Kanton

Beskrivning av landskapet

Landskapet norr om Lindötunneln kan delas upp i tre tydliga landskapsrum av skogsklädda moränhöjder. De öppna fälten är svagt böljande med ett antal spridda åkerholmar med ädellöv.

Längst i söder ligger tunnelöppningen till Lindötunneln i ett eget, relativt litet, landskapsrum som avgränsas från de stora agrara landskapsrummen genom en skogsklädd moränhöjd. Söder om mynningen skymtas Mälarens vatten bakom strandäng och alskog.

Det stora landskapsrummet mellan Lindötunneln och Edeby präglas av den långa utblicken mot Mälaren som omsluts av betade skogsområden på höjder. Ekerövägen utgör ett starkt linjärt element som går rakt genom landskapsrummet. Vägens profil följer omgivande mark och vägbanken är relativt låg. Den gamla vägen finns till stora delar kvar i skogskanten och används av friluftsliv, men är svår att skönja på avstånd.

Vid infarten till Edeby öppnar sig ett mindre landskapsrum med uppodlad mark. Från Ekerövägen leder en allé ner mot Edeby gård. Landskapsrummet tillhör ett av de äldsta uppodlade på Lovö.

Vidare norrut sluter sig landskapet på ömse sidor om vägen för att sedan öppna sig i ett stort landskapsrum där Drottningholms påverkan börjar bli påtaglig. Det Götiska tornet, byggt i riddarromantisk stil, är ett karaktärsskapande element som är synligt på långt håll i landskapet.



Den ensidiga allén går mellan Ekerövägen och Edeby gård.



Vy mot norr. Finnbo på vänster sida.



Vy mot Ekerövägen vid Tillflykten.



Vy mot söder, söder om Kanton.

Drottningholms golfbana ligger norr om Ekerövägen och utgör en kontrast i det omgivande jordbrukslandskapet. Golfbanans topografi är anpassad till terrängen men de välskötta gräsytorerna med dammar och sandbunkrar har en modern karaktär som avviker från det historiska landskap som omsluter den.

Söder om Kanton ligger vägen på bank och är synlig från Kantongatan i höjd med Kina slott vilket har negativ påverkan på landskapsbilden då biltrafiken blir tydlig och stör vyerna.

Landskapliga styrkor och svagheter

Hela området bedöms vara mycket värdefullt ur landskapssynpunkt. Det kulturhistoriska arvet som finns representerat i byggnader, alléer, trädtrader, historiska vägdragningar, fältmönster och fornlämningar ingår i ett sammanhang som utgör ett unikt värde.

Alléer och trädtrader som följer det gamla vägnätet fungerar som linjära karaktärsskapande element och har höga natur- och kulturvärden.

Det småbrutna odlingslandskapet med tydliga bryn mot den odlade marken utgör en del av landskapets speciella karaktär.

Ekerövägens nuvarande sträckning genom området bryter mot det historiska jordbrukslandskapets mönster och utgör därmed en svaghet.

Lindö tunnel med dess manifesterande påslag utgör ett modernt infrastrukturrellt element i landskapsbilden men påverkar bara en mindre del av landskapet.

Långa siktlinjer genom landskapet ger ett djup och variation.



-  Karaktärsområde/delsträcka
-  Rumsbildningar
-  Utblickar
-  Golfbana
-  Öppet jordbrukslandskap
-  Skogsområde
-  Strandäng
-  Ekerövägen
-  Gamla landsvägen
-  Allé/Trädrad
-  Bebyggelse
-  Väg väl synlig i landskapet
-  Historiskt eller visuellt viktigt samband

Delsträcka 3, Lovön (fram till Kanton)

2.4.4 Delsträcka 4, Lovö, Drottningholm (Kanton-Drottningholmsbron)

I förstudien gjordes långtgående beskrivningar och analyser av Drottningholms engelska park och barockparken. I denna vägplan har essensen av förstudiens analyser lyfts fram och ställts i förhållande till vägens utformning. För ytterligare beskrivning av Drottningholms slottsmiljöer hänvisas läsaren till Förstudien, dess kompletteringar samt kulturmiljöutredningen som utgör underlag för vägplanen för väg 261.

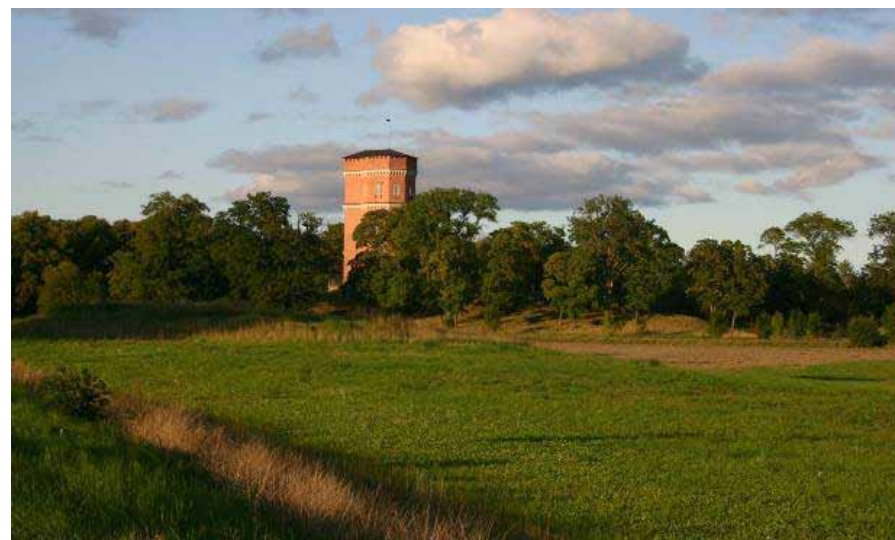


Slottsparkens olika delar representerar olika stilar och ideal.

Parkens delar

Parkens olika delar har specifika karaktärer beroende på vilka trädgårdsideal som gällde vid tidpunkten för anläggandet.

1. Barockträdgården: Den äldsta delen av slottsparken är den strikt geometriska och härrör från renässansen som anlades på 1600- och 1700-talet i samband med att slottet byggdes.
2. Rokoko: Från mitten av 1700-talet anlades den av naturen inspirerade trädgårdsanläggningen runt Kina slott.
3. Romantiken: Den engelska landskapsparken, som ligger närmast Ekerövägen, och som anlades under sena 1700-talet.



Götiska tornet

Beskrivning av landskapet

Kantongatan, som idag korsas av Ekerövägen, anlades 1757. Korsningen vid Kanton utgör entrén till världsarvet och det statliga byggnadsminnet från syd-väst. De två alléerna längs de två axialt anlagda vägarna Skolallén-Kantongatan och Lovö Kyrkallé är viktiga för förståelsen av 1700-talets slottsanläggning och utgör därför en viktig del av världsarvet och det statliga byggnadsminnet. Öster om dagens korsning skär Ekerövägen genom de två alléerna i en modern vägsträckning. Alléerna utmed Kantongatan är idag otydliga då de blandats upp av trädgårdarnas träd och buskar. Träden utmed Lovö kyrkallé är i dåligt skick och ett förnyingsarbete har påbörjats. Starkast element utgör Skolallén.

På andra sidan Ekerövägen, från Kanton sett, ligger en grupp byggnader bestående av Lovö skola och bostäder. Området ligger inbäddat i grönska och döljs delvis från Drottningholmsparken av en åkerholme som ligger intill Ekerövägen. Nämnad åkerholme med stora uppvuxna ekar utgör nästan naturens motsvarighet till det Götiska tornet som tronar högt uppe öster om vägen. Det mänskligt ståtliga på ena sidan vägen och det ståtligaste naturen har på den andra.

Landskapsrummet norr om Kanton, utgör en del av det bildsköna agrara landskap som flera av parkens vyer riktar sig mot. I slutet av 1700-talet planerades området som en utvidgning till den engelska parken, såsom en så kallad pelouse. Planerna på en parkutvidgningen lades ner och området kom att även fortsättningsvis utgöra ett jordbrukslandskap och på så vis skapa kontrast till den organiserade landskapsparken. Ekerövägen är utmed denna sträcka synlig inne från parken, men den håller en förhållandevis låg profil. Trafikmängden gör dock att den inte går att undvika och den stör också den ursprungliga intentionen med



Karusellpan mot Orangeriet.



Från parken mot Hemmet.



Vy från parken mot Drottningholms skola.



Skolallén vid kanton.

utblickarna. Vid busshållplatsen på vägens östra sida blottas betongfundamentet mot parken och skämmer utsikten. De som färdas på vägen får utmed den här sträckan en uppfattning om vad som väntar när det Götiska Tornet utgör blickfång och aviserar Drottningholms slott och parkens storslagenhet.

Vidare norrut lämnar vägen det öppna landskapet och löper i kanten av den engelska parken. På vägens norra sida stiger terrängen och växtligheten är delvis tät. På parksidan löper en del av dammen utmed vägen. Den delen av dammen är sällan vattenfylld och upplevs mer som en ravin intill vägen.

Vid Hemmet, som ligger upphöjt på vägens norra sida, öppnar sig ett mindre landskapsrum. Gustav III lät bygga Hemmet som tjänstebostad åt ståthållaren på slottet under 1780-talet. Placeringen är väl genomtänkt som ett blickfång till en av siktlinjerna i den engelska parken och ska uppfattas som en del av parken. Idag går ett dike utmed vägens norra sida vilket markerar en gräns mellan park och Hemmet. Gräsytan mellan Hemmet och Ekerövägen har en annan skötsel än den inne i engelska parken. Skillnaden i uttryck markerar snarare en gräns än ett sammanhang. Sambandet mellan Hemmet och parken är idag inte så starkt som det skulle kunna vara där vägen med sin något upphöjda profil utgör en barriär mellan dessa.



-  Karaktärsområde/delsträcka
-  Rumsbildningar
-  Utblickar
-  Golfbana
-  Öppet jordbrukslandskap
-  Skogsområde
-  Strandäng
-  Drottningholmsmalmen
-  Slottspark öppen
-  Slottspark, trädbeklädd
-  Ekerövägen
-  Gamla landsvägen
-  Allé/Trädrad
-  Bebyggelse
-  Väg väl synlig i landskapet
-  Objekt med negativ påverkan på landskapsbilden (fundament busshållplats)
-  Historiskt eller visuellt viktigt samband
-  Siktlinje från park mot väg

Delsträcka 4, Drottningholm (Kanton-bron)

Vidare österut öppnar sig landskapet åter i ett stort landskapsrum på vägens norra sida. Här ligger idag hästhagar, tillhörande det stall som ligger i anslutning till Orangeriet. Utmed sträckan från Hemmet fram till Malmens västra del är det engelska parkidealet tydligt. Parkens ideal sträcker sig längre än till den begränsade parken med dessa siktlinjer och utblickar. Idag är det elstängsel och hästar som utgör blickfång vilket är i linje med de ursprungliga intentionerna. Däremot stör trafikanordningar i form av skyltar och trafikljus utblickarna mot betes- och jordbrukslandskapet. På det viset har jordbrukslandskapet utmed Rörbyvägen (samt även mellan Kanton och Vilan) haft och har stor betydelse för upplevelsen inne i parken.

Karusellplan fungerar idag som parkering för parkbesökare och som infartsparkering men var ursprungligen tänkt som arena för praktfulla uppträdanden. Bilarna kommer en bra bit in i parken och dess påverkan på parken ökar

betydligt om man jämför med om bilarna endast hade varit ute på bilvägen. Mellan Karusellplan och Orangeriet är sambandet idag svagt då den allé som kantar den gamla entrén till Orangeriet består av unga träd som överskuggas av den intilliggande dungen av träd. Öster om denna dunge finns en fruktodling.

Vid kurvan strax öster om Eriksbergsvägen, i höjd med det första huset utmed Långa raden, har vägen både breddats och doserats. Följden har blivit en hög vägbank mot parken och uppfyllnader mot befintliga träd. Vägbanken utgör fond för en av de viktiga siktlinjerna från Karusellplan. Den höga vägprofilen har också som följd att bilarna upplevs ha övertaget över besökarna i den här delen av parken. Uppfyllnaderna mot trädstammarna ger ett okänsligt intryck, även om en del träd uppenbarligen har lyckats överleva. Vidare österut sjunker vägprofilen något, även om tidigare breddningar har gjort att vägkroppen inte längre kan vara följsam mot terrängen.



Nulägesanalys över Drottningholm från Förstudien.

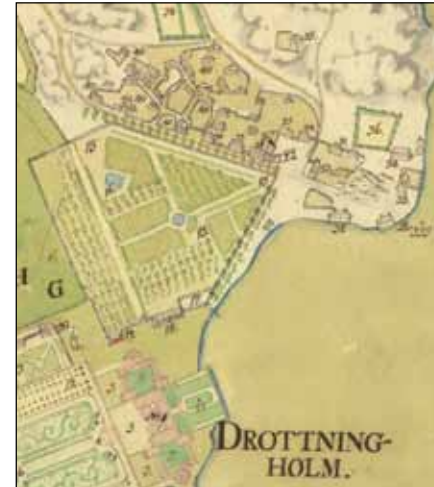


Analys av siktlinjer i förhållande till historiska siktlinjer visar att flera av de ursprungliga finns kvar. (Prickade linjer historiska). Följande berör Ekerövägen: Kopplingen Hemmet - Parken, Engelska parken - Orangeriet, Engelska parken - Malmens, Drottningholms teater - Malmens.

På vägens norra sida, utmed Långa raden, ligger Malmen med putsade tvåvåningshus och vackra detaljer. I gräsytan mellan Långa raden och Ekerövägen växer stora uppvuxna lindar. De har troligtvis tidigare varit hamlade eller formklippta. Från parken sett döljs så gott som hela byggnaderna utmed Malmen av de storvuxna träden.

Området mellan Ekerövägen och Slottsteatern/tennisbanorna fungerade under sent 1600-tal fram till mitten av 1800-talet som köksträdgård. På 1880-års karta kan man se att det som på tidigare kartor varit köksträdgård nu har blivit en del av den engelska parken. Sambandet mellan Malmen och parken är idag inte så tydligt som det skulle kunna vara. Trafikmängden gör det svårt att enkelt röra sig mellan de båda sidorna.

Från Drottningholmsbron får de som färdas utmed Ekerövägen en vacker vy mot slottet. Idag har belysningsstolparna föredömligt placerats på bronns norra sida vilket gör att det inte blir några stolpar i siktlinjerna mot slottet. Räckena på bron är av enkel galvaniserad typ. Den neutrala grå färgen gör staketet lågmält och slottet lyfts fram på ett fördelaktigt sätt.



1698 års karta



1745 års karta

Historiska kartor visar att marken mellan teatern och Malmen tidigare har brukats som köksträdgård.



Malmen från Engelska parken.



Malmen från Teatern.



Den tydliga axiella uppbyggnaden av barockträdgården där slottet utgör blickfång.



Vy från Kina slott mot Ekerövägen.

Landskapliga styrkor och svagheter

Alléerna vid Kanton är otydliga och utgör inte längre den ståndsmässiga entrén till slottsområdet som det en gång varit.

Trafikens negativa påverkan på miljön inne i parken, både visuellt och ljudmässigt, är stor.

Genom att Karusellplan används för bilar, ökar bilarnas belastning på parken.

Det visuella sambandet mellan Hemmet och parken är försvagat. Idag upplevs det som två separata delar, inte som en helhet som genomkorsas av Ekerövägen.

Den engelska parkens flytande gränser mot kringliggande områden har under 1900-talet begränsats allt mer av Ekerövägen då den breddats och profilen har höjts.

Väggkroppen, med slänter och skärningar, är inte anpassade efter omgivningen utan följer standardutformning vilket leder till okänsliga möten mellan väg och park.

Sambandet mellan parken och Orangeriet är idag svagt.

Det visuella sambandet mellan Malmen och slottet är otydligt. Den svaga visuella kopplingen gör att förståelsen för områdenas samverkan försvåras.



Malmen och Långa raden.



Vy mot Drottningholms slott från Drottningholmsbron.

2.4.5 Delsträcka 5, Kärösön

Beskrivning av landskapet

Där Drottningholmsbron landar på Kärösön växer skogen och buskage ner mot vattnet. På den södra sidan stiger terrängen och fram till avfarten till Brostugan kantas vägen av en bergskärning. Även på vägens norra sida skär vägen genom en mindre bergknalle innan ett uppodlat landskapsrum öppnar sig. I det öppna odlingslandskapet står några jätteekar som utgör en viktig del av landskapsbilden. Jordbrukslandskapet är det första som möter resenären från Stockholm. Kontrasten mellan det tätbebyggda stadsområdet i Nockeby och landskapsbilden på Kärösön och Lovö är påtaglig.

Väster om infarten till Brostugan ligger vägen på en, till början, låg bank som sedan höjs upp mot Nockebybron. Norr om vägen ligger i dag en dagvattendamm. Nyligen anlades planteringar runt dammen som kan bidra till en bättre förankring i landskapet.

Söder om Nockebybrons landfäste ligger Brostugan med minigolfbana och kanotuthyrning. Stugan låg tidigare i nära anslutning till vägen men flyttades i samband med att den senaste Nockebybron byggdes. Det finns en passage under Nockebybron som går till en av Brostugans entréer. Passagen är dock otydligt från vägen sett och entrén till Brostugan skymms av kraftig växtlighet.

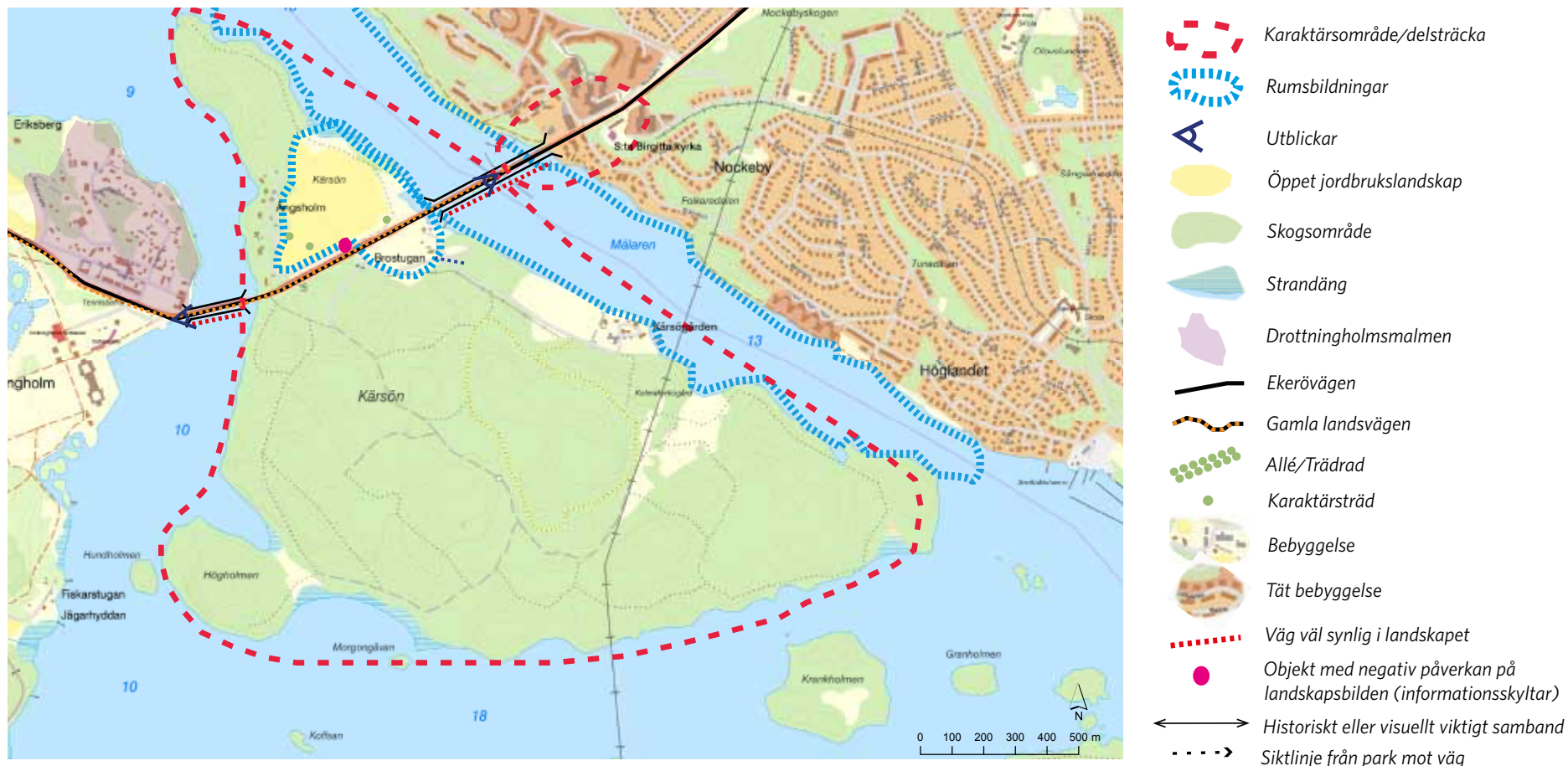
Från den västra sidan av ön finns vackra utblickar mot Drottningholm. Den långa vyn mot Drottningholms slott är synlig redan på Nockebybrons krön. Slottet utgör en viktig blickpunkt och landmärke från vägen över Nockebybron, Kärösön och hela vägen fram till slottet.



Drottningholms slott från Nockebybron.



Jätteek på Kärösön.



Delsträcka 5, Kärnsön

Landskapliga styrkor och svagheter

Den långa majestätiska vyn mot Drottningholms slott möter resenären på Ekerövägen redan på Nockebybron och sträckan över Kärnsön utgör en mäktig entré till Drottningholms slott från fastlandet.

Kärnsöns västra strandsträcka har ett högt landskapsbildsvärde, särskilt med avseende på närheten till Drottningholm.

Det öppna jordbrukslandskapet som står i stark kontrast till villastadsbebyggelsen på andra sidan Nockebybron bedöms som värdefullt.

Ekarna i åkerlandskapet ger ett historisk djup.

Informationsskyltar stör vyn mot Drottningholms slott.

Dagvattendammen känns främmande och saknar förankring i landskapet.

2.4.6 Delsträcka 6, Nockebybron - Gubbkärrsvägen

Beskrivning av landskapet

Från Kärsön stiger Nockebybron upp över Mälarens vatten för att landa högt upp i terrängen på Nockebysidan. Bron karaktäriseras av den himmelsblå brovaktarkuren. Bron är öppningsbar vilket för med sig en mängd signaler och bommar som används i samband broöppningar. Det gör att miljön uppe på bron upplevs som rörig. Redan uppe på krönet av Nockebybron går det att se Drottningholms slott vilket höjer brons dignitet.

Från bron har man även fin utsikt åt alla vädersträck. På höjden söder om bron anas St Birgittakyrkan med karaktäristiska kupoltak och spetsiga klocktorn.

Där bron går in över land sticker trätopparna upp i höjd med bron. Idag finns låga bullerskyddsskärmar/stänkskydd av vitmålad korrugerad plåt på brons östra del.

När bron kommer i nivå med mark kantas vägrummet på den norra sidan av en större sammanhängande tegelbyggnad utmed Nockeby backe. På den södra sidan reser sig berget med St Birgitta kyrka. Nockeby backe löper parallellt med Drottningholmsvägen/Ekerövägen och tillsammans bildar de ett brett vägrum. En gångbro förbinder norr och söder om vägen i höjd med St Birgitta kyrka. På vägens södra sida växer buskar och träd nära vägen och ger ett lummig intryck. På vägens norra sida känns vägrummet däremot storskaligt och belamrat med en mångfald av belysningsstolpar och skyltar.

På andra sidan av korsningen med Gubbkärrsvägen kantas vägens norra sida av bullerskärmar mot villabebyggelsen. Skärmarna är gjorda av stående lockpanel målad i en grågrön nyans. De anknyter väl till egnahemsområdet i Nockebyhov.

Landskapliga styrkor och svagheter

De vida utblickarna från Nockebybron utgör en stor tillgång för de som både åker och vistas på bron.

Det breda och otydliga landskapsrummet mot korsningen med Gubbkärrsvägen ger ett storskaligt intryck.



Signaler, bom och brovaktarkur på Nockebybron.



Bostäder intill Nockebybron.

3. Gestaltningens mål och principer

3.1 Projektets effektmål och gestaltningen

Effektmålen för vägplanen finns redovisade i kapitel 1. Alla målen kan direkt eller indirekt påverkas av vägrummets gestaltning. Men de som gestaltningen i första hand kan påverka är: Kollektivtrafikens andel av personresorna ska öka; Världsarvets och riksintressenas natur- och kulturvärden ska bevaras, vårdas och utvecklas; Trafiksäkerheten utmed sträckan ska förbättras.

Projektmål: Kollektivtrafikens andel av personresorna ska öka

Gestaltningen kan bidra till att uppnå målet genom att:

- Busshållplatser placeras i attraktiva lägen.
- Busshållplatser ges en god utformning och bearbetning för att göra kollektivresan till en trevlig upplevelse.
- Konfliktpunkter mellan bussresenärer och cyklister ska minimeras genom en medveten gestaltning, inte genom efterhandskonstruktioner så som staket.



En av många Mälaröbussar skymtas mellan träden i den engelska parken.

Projektmål: Världsarvets, buffertzonens och riksintressenas natur- och kulturvärden ska bevaras, vårdas och utvecklas

Gestaltningen kan bidra till att uppnå målet genom att:

- Utformning av bankar och slänter harmonierar med omgivande landskap.
- Lyfta fram och förtydliga historiska strukturer i landskapet där dessa kommer i kontakt med Ekerövägen.
- Anpassa vägens gestaltning till den lokala historiska karaktären och dess strukturer, t ex siktstråk och vyer.
- Låta omgivningens karaktär och historia avspeglas i vägens material, utformning och utrustning.
- Vägens profil och sektion anpassas för att göra ett så litet intrång som möjligt. Både fysiskt och visuellt.
- Vägsektionen genom parken hålls smal, vilket håller ner hastigheten och gör Förbifarten till ett attraktivare val, vilket kan minska trafikpåverkan på världsarvet.

Projektmål: Trafiksäkerheten på sträckan ska förbättras

Gestaltningen kan bidra till att uppnå målet genom att:

- Passager i plan placeras på strategiska lägen där nyttjandet kan förutsättas att bli som störst.
- Passager under vägen utformas för att utgöra smidiga och attraktiva vägval.
- Utformningen av väg och sidoområden kan bidra till att hastigheten anpassas till sträckans karaktär.

3.2 Gestaltningsmål

Upplevelsen av världsarvets karaktär ska förstärkas.

Vägen har en underordnad roll i landskapet. Vägen ska inte manifesteras.

”Vägen är som bäst då den inte märks.”

Förtydliga historiska strukturer som idag är svåra att uppleva, så som rumsliga och visuella samband.

Hela sträckan från Färentunavägen till Nockeby, bortsett från sträckan genom Drottningholm, ska ha en sammanhållen gestaltning.



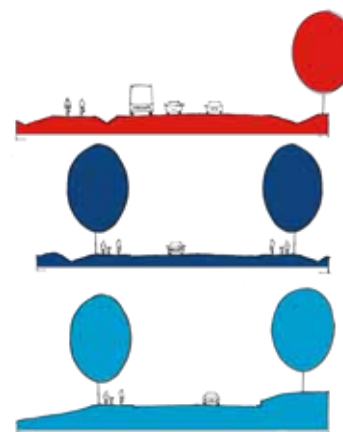
Förhållningsprinciper mellan väg och omgivning

3.3 Förhållande mellan väg och omgivande landskap

Utmed merparten av sträckan mellan Färentunavägen och Nockebybron är vägen underordnad det omgivande landskapet. Vägen anpassar sig till landskapets former och manifesteras inte. Tillägg i vägens närhet, så som slänter och gångvägar, utformas så att de upplevs som en del av det omgivande landskapet. Vägutrustning hålls nere på ett minimum.

Utmed Drottningholmsmalmen är vägen i jämvikt med kringliggande landskap. Vägen är ett eget element precis som bebyggelsen i Malmen och den engelska parken. Vägrummet tillåts ha en högre bearbetningsgrad än utmed sträckor där den är helt underordnad. Att vägrummet är i jämvikt med omgivande landskap innebär att utformningen inte får bli dominant utan balansera mot de uttryck som intilliggande landskapsrum har.

I Tappström och Nockeby går vägen genom otydliga landskapsrum. Gränserna är svåra att definiera och vägen tillåts, särskilt i Nockeby, ta mycket av omgivningen i anspråk. Utmed dessa sträckor föreslås vägen ha en överordnad roll. Det innebär att vägen kan fungera stabiliserande och verka som en ryggrad i en annars rörlig miljö.



Vägen underordnad landskapet. Vägen manifesteras inte i landskapet.

Vägen överordnad i landskapsrummet. Utgör ryggrad i splittrade landskapsrum.

Landskap och väg i jämvikt. Vägen utgör en komponent bland andra inom Drottningholm.

4. Övergripande förslag

De övergripande förslagen är av principiell karaktär och gäller för hela sträckan från Tappström till Nockeby, där inget annat anges.

4.1 Plan och profil

Inom de delar av vägen som ligger inom vägplan för väg 261 förändras inte vägens planläge eller profil. Inom den del av sträckan som ingår i Förbifart Stockholms arbetsplan justeras både plan och profil i vissa delar. För mer information om just plan och profil i de olika projekten hänvisas läsaren till de respektive plandokumenterna.

Breddningen har i möjligaste mån anpassats till platsen för att till exempel spara värdefulla träd, strukturer eller byggnader.

Generellt gäller att vägen ska ligga lågt i landskapet eftersom en vägbank utgör en visuell och fysisk störning i det känsliga kulturlandskapet. Profilsänkning på delar av vägen genom Drottningholm har studerats för att uppnå en mer kulturhistoriskt korrekt nivå, men avfärdats eftersom det skulle innebära för stora intrång i parken under byggskedet.

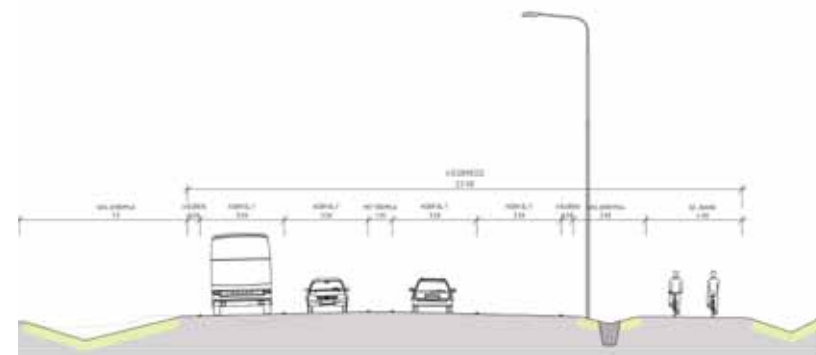
4.2 Vägsektion

Sektionsbredd

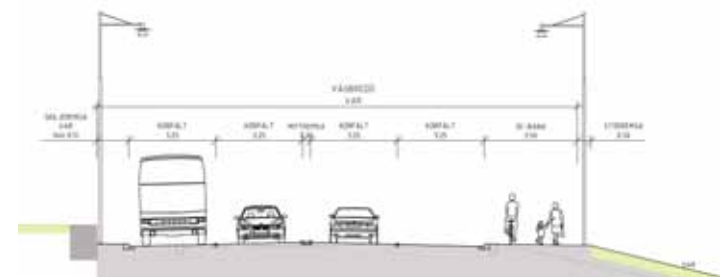
Vägen breddas med ytterligare ett körfält till 4 körfält. Breddningen sker till största delen på den norra sidan men med lokala anpassningar.

Från Tappström fram till Kanton är körfälten 3,5 m breda. Från Kanton till Nockeby är körfälten smalare, 3,25 m. Körriktningarna skiljs åt med målad mittremsa. Körbanorna och gc-vägen skiljs åt med en gräsremsa på minst 2 m. Gräset förankrar vägen i landskapet, bryter upp asfaltsytan och bidrar dessutom till att rena vägdravvattnet.

Från Malmen och in mot Nockeby smalnar vägområdet av ytterligare genom att gc-banan läggs dikt an mot körbanan och skiljs åt med kantsten. Påverkan på parken kan på så sätt minskas och bergsskärningen på Kärsön kan begränsas.



Typsektion för stora delar av sträckan mellan Tappström och Kanton. Gc-vägen går på vägens östra/södra sida norr om Lindötunneln.



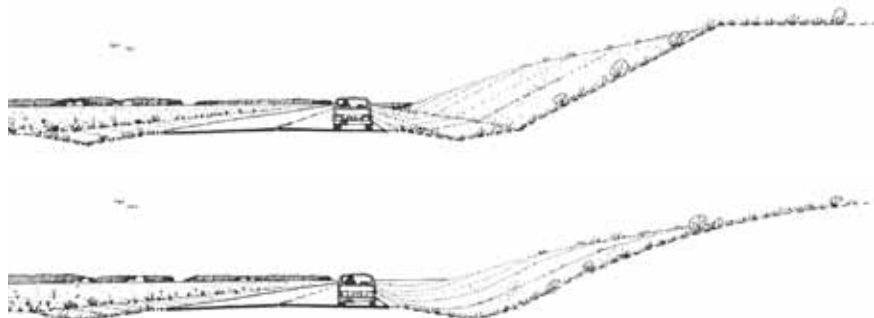
Typsektion från Malmen till Kärsön. Körbana och gc-väg åtskiljs av kantsten.

Slänter

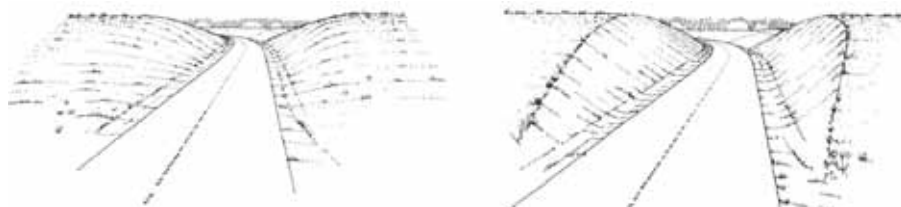
Släntrökrön och släntröfot avrundas för att länka samman vägen och det omgivande landskapet. Följande princip gäller: Vid lägre slänter börjar avrundningen vid halva slänthöjden. Vid högre slänter börjar avrundningen vid den översta tredjedelen.

Diken utmed vägen bör om möjligt ha karaktären av åkerdiken för att förankra vägen i omgivningen. Bakslänternas lutning bör vara brant för att minimera markintrånget och för att anknyta till anslutande åkerdikens utseende.

Vid övergångar mellan skärning och bank skall principen med så kallad propellerutformning användas.



Principskiss som visar på hur avrundning av släntrökrön och sidoområden ger en betydligt bättre anslutning till kringliggande landskap (undre bilden) än slänter som inte bearbetats (översta bilden). Bildkälla: Hela Vägen, Vägverket.



Princip för propellersläntrö: Släntrö tillåts ha varierande lutning och bankens föt och skärningens rökrön möts i en mjuk linje. Till höger en traditionell skärning. Bildkälla: Hela Vägen, Vägverket.

4.3 Vegetation

Diken och remsa mellan körbana och gc-väg skall utformas så att det går att bedriva ängsskötsel. Utmed de sträckor där vägen går över jordbruksmark säs ytorna, (slänt och remsa), med ängsfrö som är anpassat till platsen. Val av frö ska ske i samråd med Länsstyrelsen som har goda kunskaper om Lovös flora. Skötseln av ytorna ska också ske i samråd med expertis på artrika vägar. Sådan expertis finns att tillgå inom Trafikverket och Länsstyrelsen. Till exempel ska delar av slättern invänta örternas frösättning och slaget gräs föras bort. Där vägen går genom Drottningholmsparken säs slänter och remsa med samma typ av fröblandning som finns i gräsmattorna i parken. Principen är att intelligande omgivning avgör vilken typ av flora som planteras/säs. Genom parken samordnas skötsel och växtval med Statens Fastighetsverk.

Utöver anpassning av flora och skötsel skall den jord som läggs på slänterna vara anpassad efter den flora som planteras.



Exempel på artrik vägar.

4.4 Dagvatten

Dagvatten ska i första hand hanteras genom det befintliga dikesnätet samt i gräsremsan mellan väg och gc-väg. Det bör inte tillföras landskapet dammar och vattenmagasin med öppna vattenytor eftersom det inte finns några sådana förutsättningar där idag. Om befintliga diken saknar kapacitet bör historiska dikesdragningar övervägas.

4.5 Vägutrustning

Det känsliga landskapet utmed så gott som hela sträckan har låg tolerans för skyltar och andra väginstallationer såsom räcken, stolpar med mera. All utrustning som planeras utmed sträckan bör noga övervägas. Placering ska anpassas till var de har minst visuell påverkan på landskapet utan att göra avkall på trafiksäkerheten.

Vägräcken

Vägräcken bidrar till att öka vägens synlighet och markerar dess sträckning i landskapet. Eftersom ett av gestaltungs målen är att hålla vägen så diskret som möjligt bör räcken undvikas i möjligaste mån. I första hand bör alternativ till räcken användas, såsom flackare slänter.

Där räcken krävs föredras varmförzinkade rörräcken med sluten profil. Alla räcken ska vara CE-märkta.



Rörräcke.



Befintlig dagvattendamm på Kärsön.

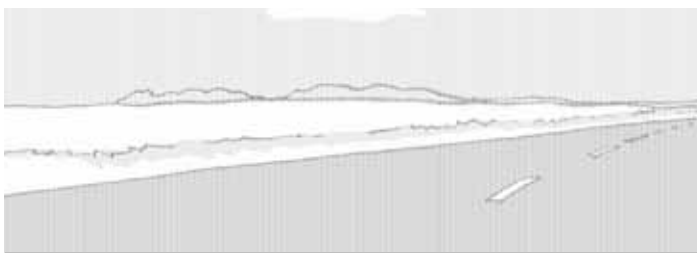
Skyltar

Skyltar markerar vägen i landskapet för betraktare på avstånd och de kan göra att vägmiljön upplevs som rörig. En del av detta problem är att många av de skyltar som sätts upp inte är anpassade vare sig i skala eller i utformning till den kontext de placeras i. I landskapet på Lovö och Lindö är utblickarna över det agrara landskapet en av de största tillgångarna. Vägskyltarna bör därför placeras i sådana lägen att de inte står mitt i öppna landskapsrum eller i siktlinjer från Drottningholmsparken.

Även skyltarnas utformning bör i senare skeden ses över. Genom det här mycket känsliga landskapet bör möjligheter till dispens undersökas i senare skeden.



Informationsskyltar på Kärsön.



Vägmärket placerat väl synligt i det öppna platta landskapet, utan stöd i bakgrunden och terrängen.



Vägmärke placerat mitt i utblick utan att det tar stöd i vegetationen.



Skalan på vägmärkerna gör dem påtagliga i gaturummet.



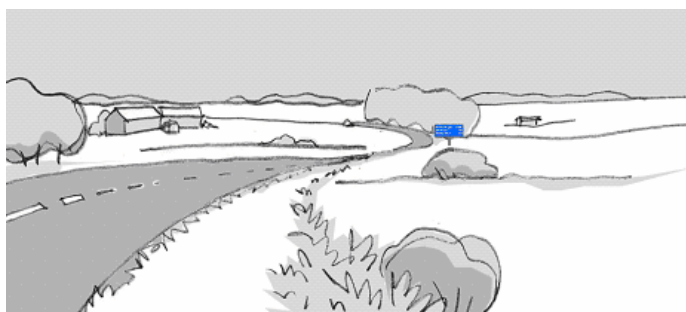
Vägmärket placerat högt i öppet landskap överordnar sig landskapet.



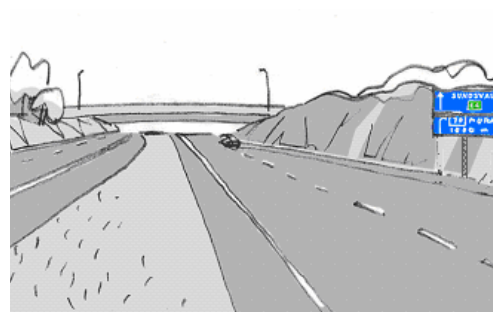
Vägmärke placerat så att utblicken lämnas fri. Vägmärket tar stöd i vegetationen.



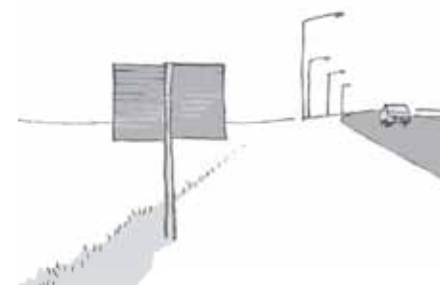
Skalan på vägmärkerna gör dem mindre påtagliga i gaturummet.



Samma vägmärke placerad med stöd av vegetation och terräng underordnar sig landskapet.

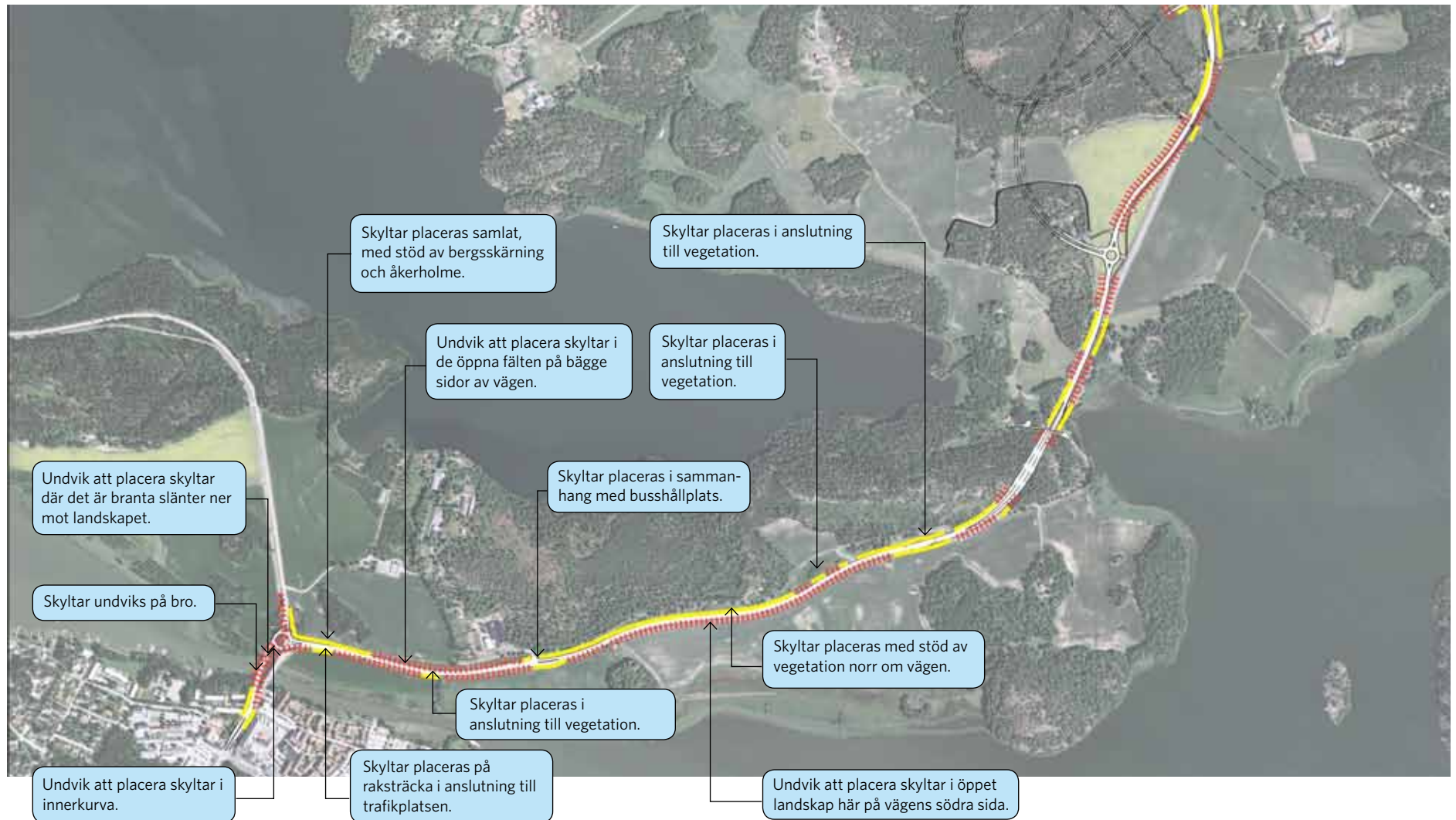


Vägmärke placerat så att det tar stöd i bergsskärningen bakom.



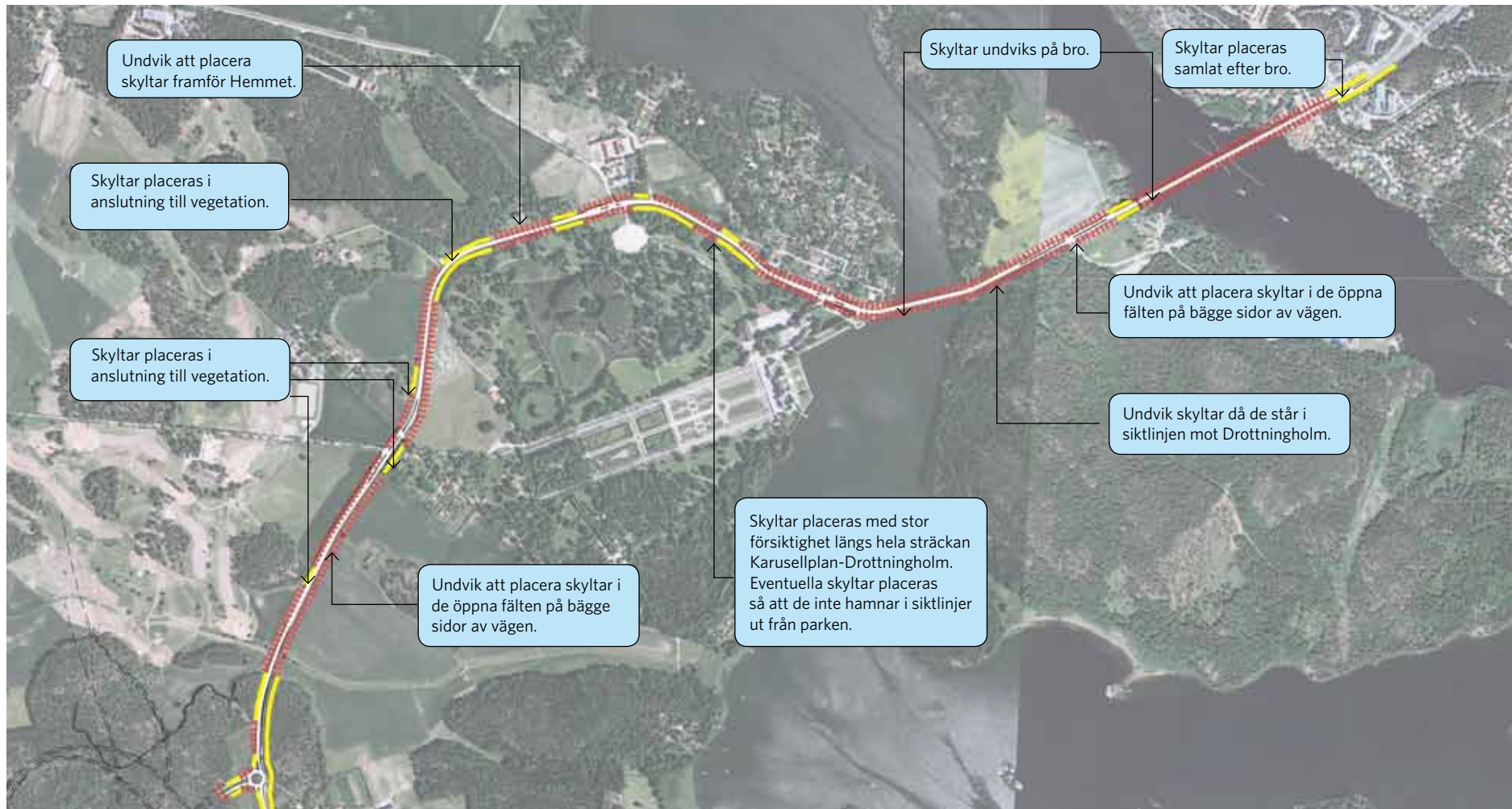
Viktigt även med baksidan på skylten. Sammanhållen yta och stolpe. Sammanhållen färgsättning mm.

Bilder hämtade från VGU.



Strategier för placering av skyltar

- Landskapet tål skyltar och utrustning
- Landskapet känsligt för skyltar och utrustning



Strategier för placering av skyltar

- Landskapet tål skyltar och utrustning
- Landskapet känsligt för skyltar och utrustning

Belysning

Idag finns belysning av vägbanan utmed hela sträckan och så kommer det vara även i fortsättningen. Det är dock önskvärt att vägen tar så liten plats i landskapsrummet som möjligt. Belysningen ska ha ett neutralt vitt ljus med god färgåtergivning. Belysningsstolpar bör vara lågmälda och armaturerna bör vara precist riktade för att undvika onödig spridning av ljus, så kallat spilljus. Antalet stolpar hålls nere på ett minimum vilket innebär enkelsidigt placerade stolpar och att stolphöjden blir något högre än om det hade varit stolpar på båda sidor av vägen. Tack vare den enkelsidiga placeringen undviks att stolparna bildar en egen rumslighet i det ofta öppna landskapet som vägen passerar.

Samma typ av anspråkslösa armatur, stolpe samt ljuskälla, liknande den som finns idag, föreslås för större delen av sträckan. En enkel armatur och stolpe bidrar till vägens lågmälda framtoning. Exempel på sådan är Iridium 2 eller likvärdig. Stolparna placeras i gräsremsan mellan körbana och gång- och cykelväg. Placering av stolpar anpassas till utblickar, och kultur- och naturmiljövärden. Stolparna blir 12 m höga och med ett avstånd på ca 33 m. Stolpar bör ha radie mellan stolpe och arm då det har ett mjukare uttryck i landskapet.

Utmed gång- och cykelvägen på Lindö (gamla Ekerövägen) sätts en armatur av samma familj som utmed bilvägen men på lägre stolpar.



Belysningsarmatur utmed sträckan föreslås vara Philips Iridium II på 12 m hög stolpe eller likvärdigt.



Iridium Mini, belysningsarmatur förslag längs gång-cykelväg på Lindö. Bildkälla Philips.

Belysning genom Drottningholmsparken

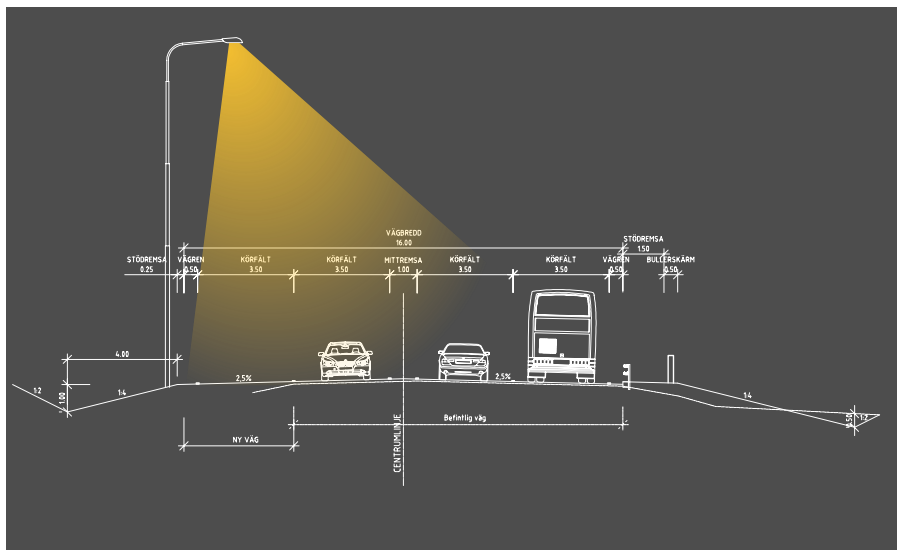
Vid Malmen (från Drottningholms västra brofäste fram till där stödmuren slutar i väster) föreslås en högre bearbetningsgrad av vägen och dess utformning. Här placeras belysningsstolpar på båda sidor om vägen. Malmens täta bebyggelse och mer stadslika karaktär anger inriktning på belysningens karaktär. Exempel på sådan är Stockholmslyktan eller likvärdig. Stolparna placeras på norra sidan mot stödmuren och utanför gång- och cykelvägens södra kant, in mot parken. Placering av stolpar anpassas till befintliga träd så att inga träd påverkas av den nya belysningen. Stolparnas höjd blir ca 8 m höga och med ett inbördes avstånd på ca 23 m.

Belysning av gång- och cykelvägar

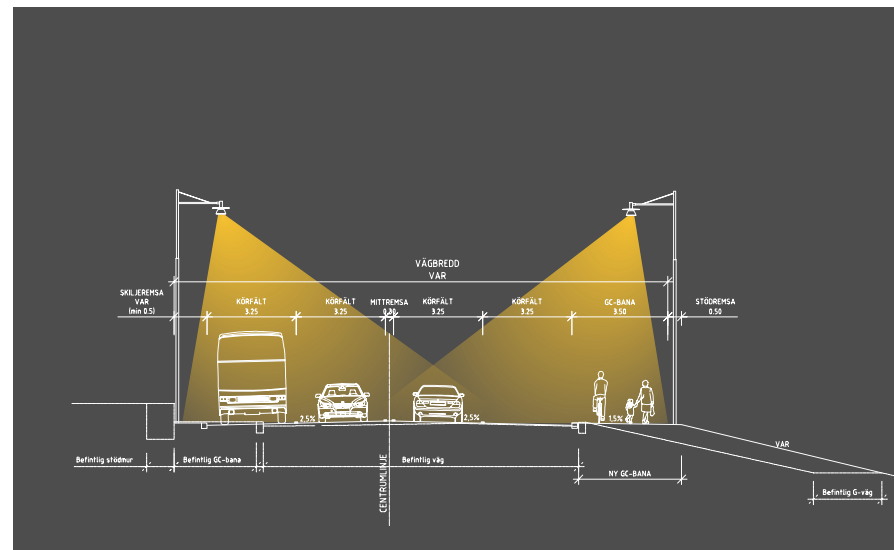
Där gång och cykelvägen går parallellt med bilvägen bedöms belysningen av körbanan vara tillräcklig även för gång och cykelvägen.

På Lindö går gång-och cykelvägen en bit från vägen. För att denna ska få fullgod belysning föreslås egen belysning av denna, Iridium Mini, eller likvärdig. Stolparna placeras på norra sidan av gc-vägen, mot skogen. Vid anläggandet ska mycket stor försiktighet iakttas så att inte alléträden tar skada.

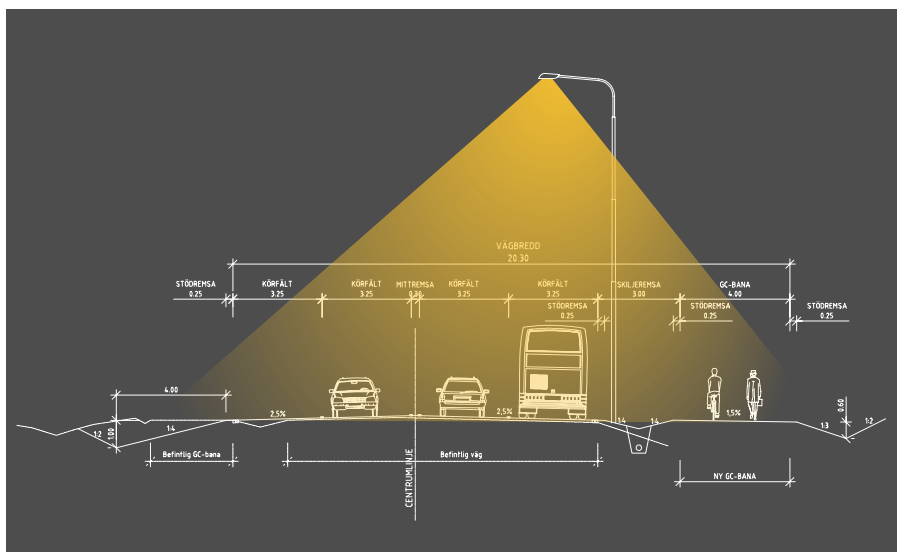
På Drottningholmsbron bör inga stolpar placeras på bronns södra sida då de stör utblickarna mot slottet. I övrigt samma belysning som utmed övrig sträcka.



Principsektion belysning på Lindö.



Principsektion belysning vid Malmen, vid enkelsidig belysning.



Principsektion belysning mellan Kanton och Vilan, vid enkelsidig belysning.

4.6 Bullerskärmar

Bulleråtgärder i form av skärmar blir aktuella på följande platser: Tappström, Tappströmsbron, Lindö, Kårsön och Nockebybron.

Landskapet på Lindö, Lovö och Kårsön är mycket känsligt och utgör Riksintrasse för kulturmiljövården. Stora krav ställs på bullerskärmar utformning så att de inte skadar riksintressets utpekade värden.

Gestaltningen av bullerskärmar utgår från följande principer:

- En dämpad färgskala.
- Betona horisontala element i utformningen för att skapa ett lugn i sidoområdet för bilisterna.
- Skärmen ska utgöra en del av landskapet och inte skära av viktiga siktlinjer.
- Skärmar görs relativt släta för att undvika skuggreliefer som accentuerar byggnadsverket.
- Sidan som vetter mot bebyggelse har högre detaljeringsgrad för att öka dess attraktivitet för de som får skärmen som en del av sin närmiljö.
- Bullerskärmanas gestaltning anpassas utifrån omgivningens karaktär och förutsättningar.
- Skärmar på broar görs genomsiktliga för att underlätta orienterbarheten och för att inte broarna ska se allt för massiva ut på avstånd.
- En viktig aspekt för gestaltningen av bullerskärmar är att den ska vara välbyggd med material som står sig över tid och att det finns en skärpa och omsorg i detaljeringen när man väl ”får syn på den”. Material ska väljas för att minimera behov av kontinuerligt underhåll.

4.7 Broar

Helhetsintrycket av broarna ska vara ljust, luftigt och gestaltningen underordnas landskapet som passeras. Broarna bör inte överarbetas med konstlade former eller matriser som inte passar in i miljön.

Broarna utmed sträckan ska ges en gemensam utformning vad gäller kantbalkar, räcken och bullerskydd. Kantbalkarnas yttersida föreslås lutas svagt utåt för att på så sätt få mer ljus uppifrån, balken upplevs på så sätt ljusare och inga onödiga skuggeffekter uppstår. Dessutom föreslås en större avfasning i nederkant för att kantbalken ska ges ett lägre intryck.

Broräcken föreslås utföras med rörprofiler för att ge ett lättare intryck. Detaljbearbetning av broarnas utformning sker i nästa skede när bygghandlingar upprättas.

5. Förslag



Översiktsbild förslag.

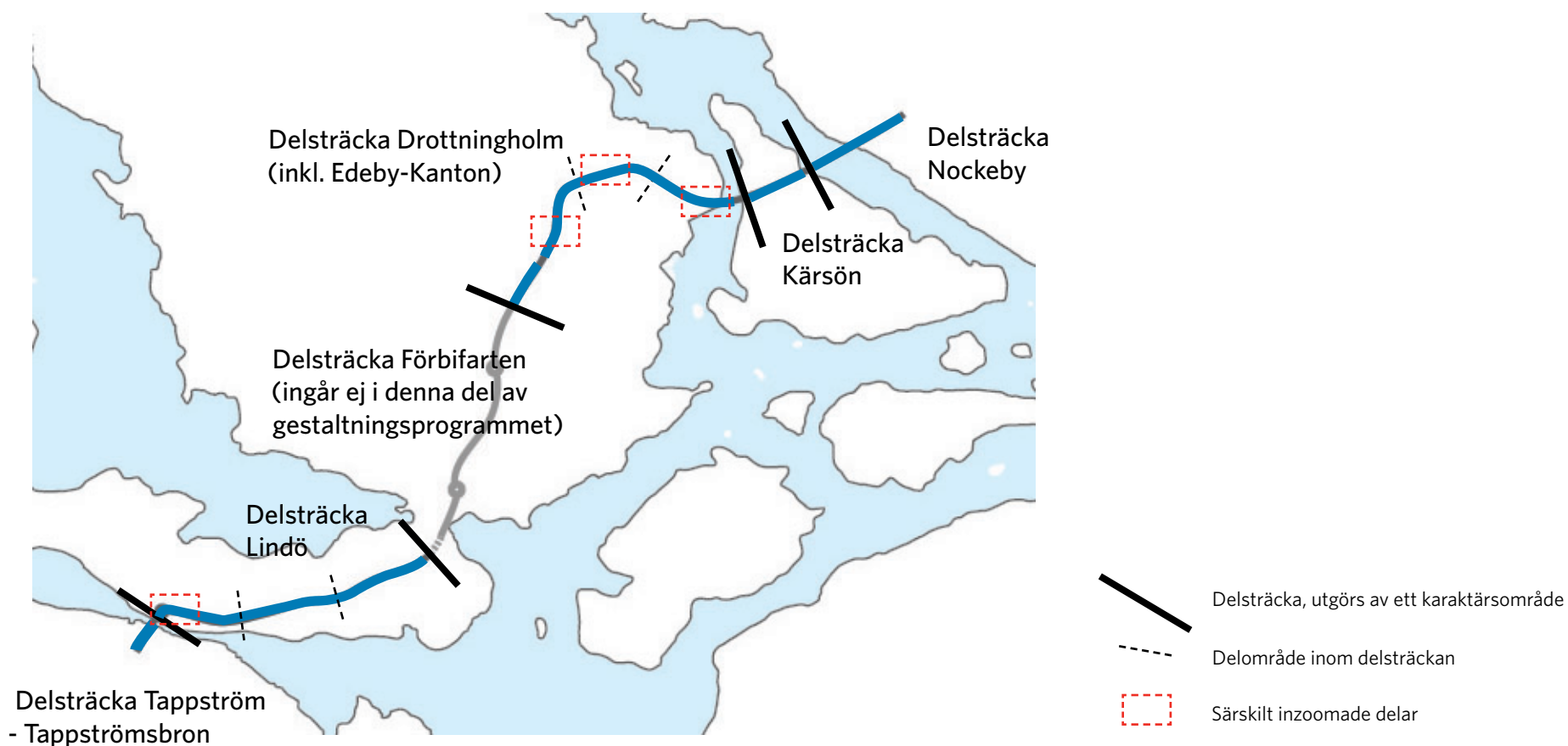


Översiktspild förslag

Delsträckor

Förslagen som presenteras i detta kapitel avser endast de delar av Ekerövägen som ingår i vägplanen för väg 261. De delar som ingår i arbetsplanen för Förbifart Stockholm finns beskrivna i Förbifart Stockholms arbetsplan samt i det fördjupade gestaltningsprogram för Förbifart Stockholm på Lovö som tas fram parallellt med gestaltningsprogrammet för väg 261. Fördjupningen kommer finnas tillgängligt i samband med allmänhetens granskning av vägplan för väg 261.

Planerna på delsträckorna har, för att rent praktiskt få plats i rapporten, delats upp i flera kortare planer. Inom några av delsträckor finns dessutom särskilt utpekade områden som har förstörats upp ytterligare för att förtydliga t ex materialval och vissa bärande idéer.



5.1 Delsträcka Tappström - Tappströmsbron

Vägen breddas med ytterligare ett körfält fram till korsningen med Tappströmsvägen. Gång- och cykelbanan går på den västra sidan. Gång- och cykelbanan ansluter till befintligt gång- och cykelvägnät vid korsningen med Tappströmsvägen. Bullerskärmar ramar in vägen och begränsar vägens påverkan på intilliggande områden. Den nya bron byggs väster om den befintliga vilket möjliggör att den befintliga kan nyttjas under byggtiden. Den befintliga bron rivs efter att den nya tagits i bruk. Den nya bron blir en öppningsbar vridbro.

5.1.1 Gestaltungsnycklar för delsträckan

Vägen utgör ett eget väldefinierat landskapsrum i det splittrade landskap den går genom.

Vägen skapar ordning.

5.1.2 Bro

Bron över Tappströmskanalen är ca 100 m lång och avståndet mellan brons underkant och vattenytan respektive marken varierar mellan cirka 4 och 7 meter. Bron blir liksom idag öppningsbar. Den öppningsbara delen föreslås utförd med ett svängspann i stål. I mittstödet för svängspannet placeras maskineri och övriga driftsenheter för bron. Mittstödet placeras på norra sidan av farleden för att öka tillgängligheten vid service.

Intrycket av bron kommer att bli mest påtagligt för betraktare från sjösidan. Proportionerna mellan brons överbyggnad och bropelare är en viktig del i upplevelsen. Delvis därför görs bullerskärmar genomskiktiga på bron. Kantbalk snedställs för att fånga ljus och få bron att se tunnare ut.

Öppningen under bron görs lika stor som dagens öppning och det är möjligt att röra sig utmed Tappströmskanalens stränder även vid högvatten. Stöd utformas med inslag av några enkla horisontella band av gjutlist som sätts i formen. Listerna bidrar till att minska intrycket av det höga stödet samt ger dem ett mer bearbetat och omhändertaget intryck. Mellanstöd föreslås uppdelade i form av pelare där så är möjligt för att öka genomskiktet.



Plan Tappström

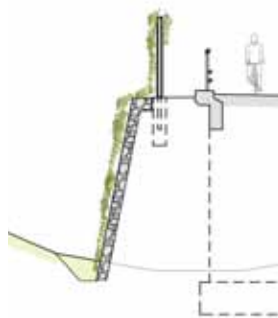


Den nya Tappströmsbron är en öppningsbar vridbro. Bullerskärmar görs genomskiktiga. Bild hämtad ur VR-modellen.

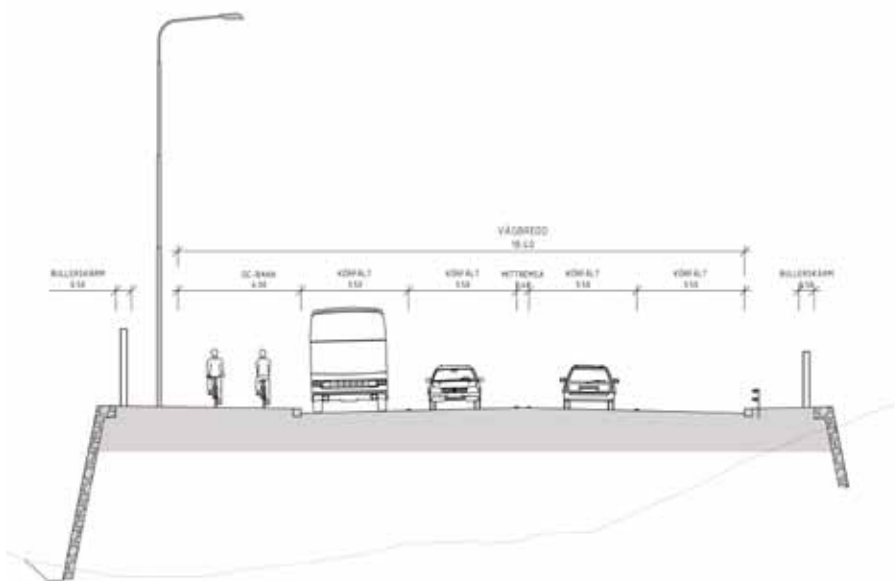
På både östra och västra sidorna av bron i Tappström övergår landfästet i en stödmur för att minska markintrånget. Stödmuren bör ges en nätt och yteffektiv utformning, till exempel Vector Wall eller annan likvärdig typ av slät gabionmur. Just murar av gabiontyp fyllda med natursten föredras framför betongmurar då de har en mer livfull yta. Nedanför muren planteras klätterväxter som klär in muren och bullerskärmen som står ovanför. Klätterväxter bidrar dels till att muren uppfattas som en del av den gröna miljön och dels som klotterskydd.



Exempel på en brant gabionmur. Bildkälla Byggros.



Klätterväxter på stödmur.



Typsektion mellan Tappström och Färentunavägen.



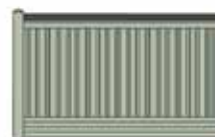
2,5 meter hög bullerskärm mot bebyggelsen på vägens västra sida. Fasad mot väg.



Glasskärmar på bron över Tappström.



Exempel på raster på glasskärm. Bildkälla Trafikverket.



Bullerskärmprincip fasad mot bebyggelse.



1,5 meter hög bullerskärm på vägens östra sida.

5.1.4 Bullerskydd

I Tappström görs skärmarna täta. Den sida som vetter mot kringliggande området, utförs med stående lockpanel i en grågrön nyans som inte drar till sig uppmärksamhet. Mot bebyggelse sätts spalje som möjliggör för klätterväxter att klä in skärmarna och göra dem till ett grönt element. För att möjliggöra plantering av klätterväxter avsätts plats i nederkant av skärmarna. På insidan, mot vägen, krävs absorbent. Absorbenten byggs in i ett ruttmönster av träspjälkor och målas i samma färg som övriga trädetaljer. En sockel av liggande brädor ansluter skärmen mot mark och tar upp mindre höjdskillnader. Vid större höjdskillnader trappas hela konstruktionen med 20 cm. Överkant avtäckts med svartmålad plåt som markerar ett tydligt avslut på skärmen.

Bullerskydd på bron görs genomsiktliga för att underlätta orientering och ge bron ett lätt uttryck. Skärmarnas överkant vinklas in mot bron med 5-9 grader för att undvika bländning. Avståndet mellan skärmar och räcken, den sk arbetsbredden, anpassas så att gällande CE-krav uppfylls.

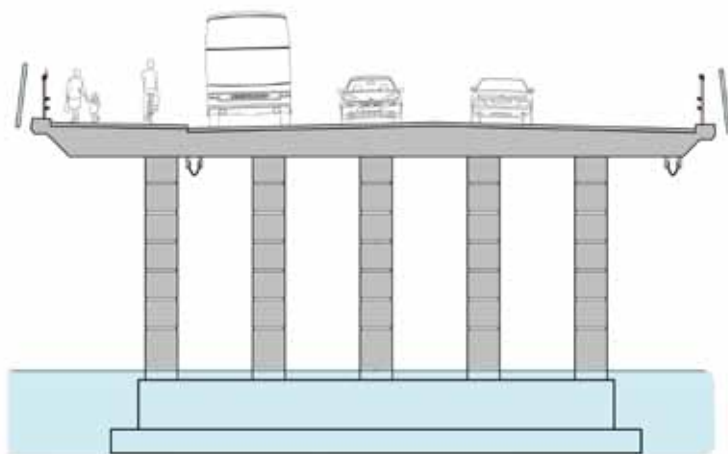


5.1.5 Vegetation

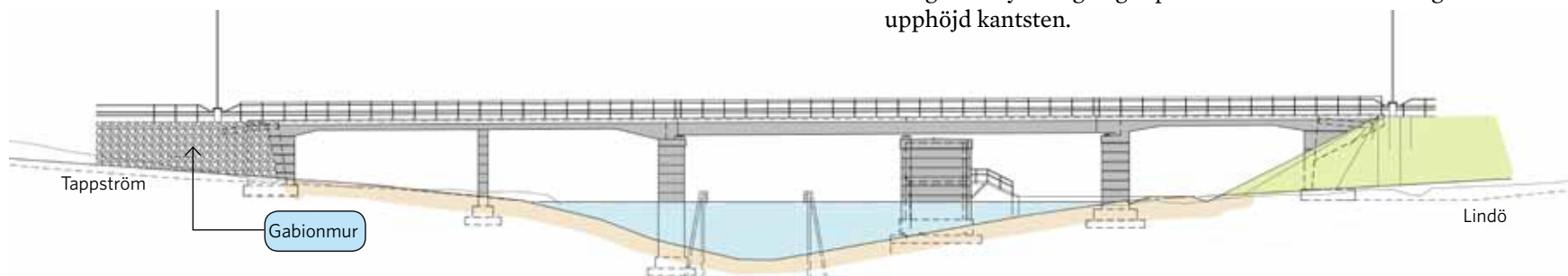
Den befintliga vegetationen utmed Ekerövägen bör gallras och skötas för att ge entrén till Tappström och Ekerö en tydligare inramning. Det finns många upp-
vuxna lövträd som kan utgöra en stomme förutsatt bättre skötsel.

Väster om landfästet, vid dagvattendammen, växer stora lindar. Dessa bör i möjligaste mån skyddas. Landfästet dras ut till en stödmur längs med Ekerövägen för att så många träd som möjligt ska sparas vid dagvattendammen.

Utmed bullerskärmarna och stödmuren planteras klätterväxter. Vildvin, klematis, kaprifol och klätterrosor är lämpliga i området.



Sektion Tappströmsbron, bredd 19 m.



Den nya Tappströmsbron. Bron vrids runt den kraftiga pelaren i mitten.

5.1.6 Markhantering

Markhanteringen närmast vägen från brons landfäste fram till Tappströmsvägen förblir densamma som idag; klippta gräsytor.

Brokonen under på Tappströmssidan stensätts med granithällar. Den högre detaljeringsgraden motiveras av att många rör sig utmed sträckan och upplever brokonen på nära håll. Idag finns där en vackert stensatt slänt.

Under bron, utmed vattnet, ska gångvägen ha fortsatt god standard.

Utformning och återställning av marken när den nuvarande Tappströmsbron rivs bör ske i samråd med Ekerö kommun.

5.1.7 Dagvatten

Dagvattnet utmed sträckan leds till det befintliga dagvattendammen vid brons västra landfäste.

Dagvattendammen kan i och med byggnationen av bron behöva lämna plats för etablering under byggskedet. Återställningen av dammen bör sträva efter en flack botten nära stranden för att förhindra drunkning. Strandzonen som återställs ska ansluta till befintlig strand och följa samma markhantering och val av växter som finns på plats.

5.1.8 Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägen går på brons västra sida och avgränsas från körbanan av upphöjd kantsten.



5.2 Delsträcka Lindö

Korsningen med Färentunavägen utformas som en stor cirkulationsplats. En planskild gång- och cykelväg byggs under Färentunavägen med anslutningar till både Ekerövägen och Färentunavägen. Gång- och cykelvägen går på samma väg som idag. Bilvägen breddas med ytterligare ett körfält. Breddningen sker till stora delar på den norra sidan, men anpassas lokalt för att spara träd.

5.2.1 Gestaltungsnycklar för delsträckan

Spara landskapets formationer, holmar och öppna marker.

Fortsatt tydliga övergångar mellan öppet och slutet, tydliga bryn.

Öppen och ljus passage under vägen.

Värna om friluftslivet vid vattnet och stranden.

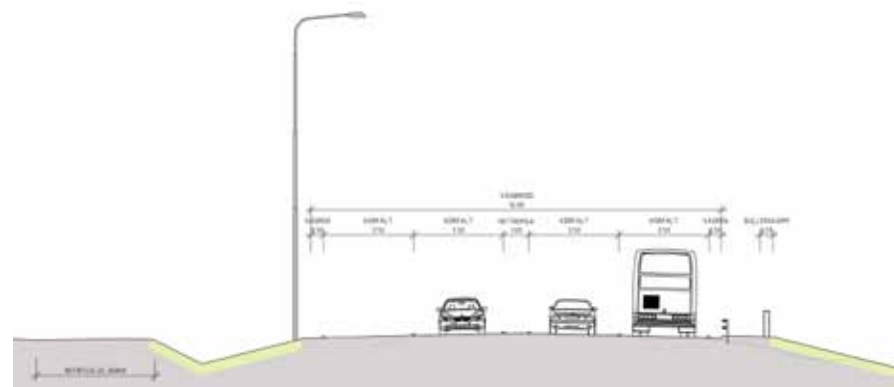
Bevara och om möjligt förstärka de strukturer och siktlinjer som finns.

Låta vägen vara underordnat landskapet.

5.2.2 Markhantering

Slanter från väg eftersträvas att bli så flacka som möjlig och sås med ängsgräsfrö, gärna blandat med avbaningsmassor från platsen. Rondell och större refuger i Malmvikskorsningen planteras med gräs för att passa in i det öppna åkerlandskapet. Refugerna kantas av granitkantstöd.

Brokonen under bron täcks med stenkross.

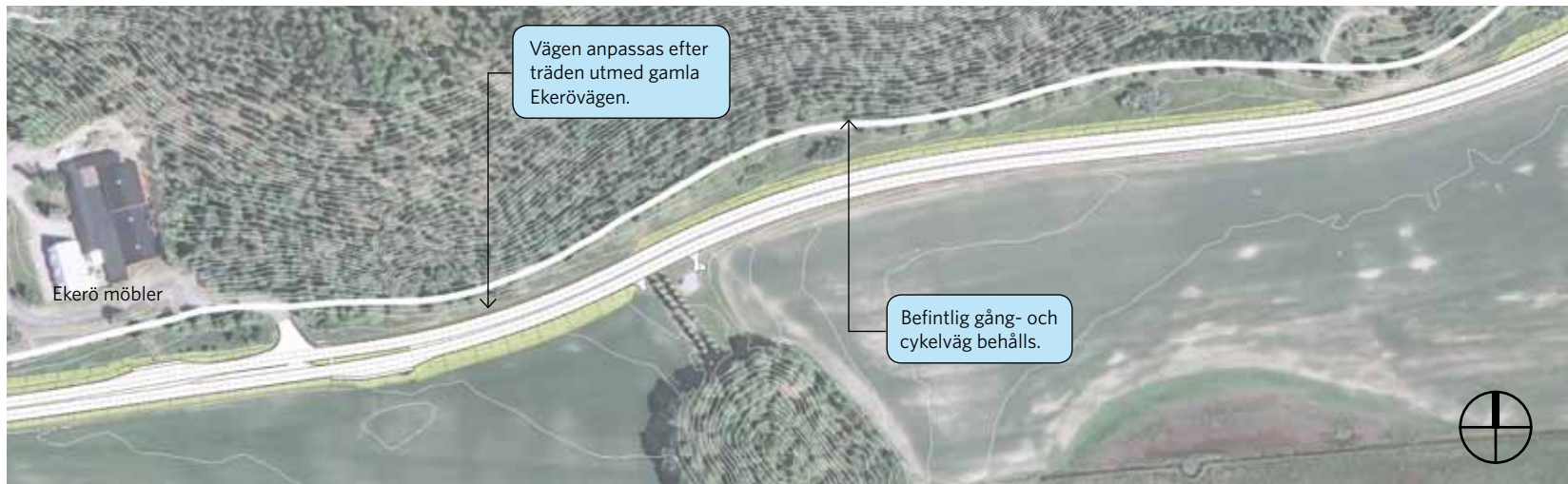


Typsektion för sträckan



Översikt delsträcka Lindö





5.2.3 Vegetation

Träddungarna kring dagens korsning kommer att påverkas. Den befintliga dungen väster om korsningen kommer att försvinna helt och bergknallen på den östra sidan kommer att naggas i kanten. Träd föreslås på västra sidan om Färentunavägen samt några enstaka asymmetriskt placerade i rondellen för att förankra trafikplatsen i landskapet.

Träd som planteras ska vara av samma typ som idag återfinns på åkerholmarna, till exempel björk och tall. För trygghetskänslan för fotgängare och cyklister bör planteringarna vara genomsiktliga upp mot bilvägen. Buskar som planteras ska placeras så att det finns god genomsikt mellan bilväg och cykelväg. Så mycket vegetation som möjligt sparas på bergknallen. Utmed gång- och cykelvägen förlängs den relativt unga lindallén mot cirkulationsplatsen.

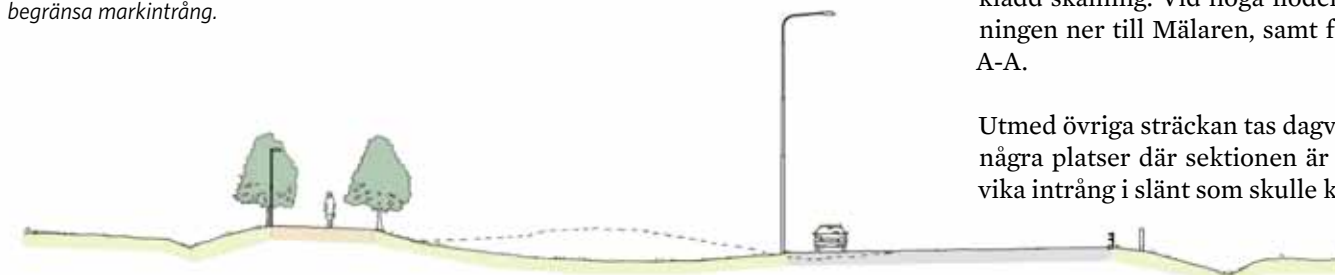
Slänten mellan gång- och cykelvägen och åkermark sås med ängsfrö.

5.2.4 Gång- och cykelvägar

På Lindö behålls i stort sett hela dagens gång- och cykelväg utmed den gamla vägen. Vid Färentunavägen föreslås en planskild korsning.



Gång- och cykelpassage. Berget sparas i möjligaste mån för att begränsa markintrång.



Sektion A-A visar sänkan mellan gång- och cykelväg och Ekerövägen som fungerar som haveriskydd/översvämningsskydd.

Planskildhet Färentunavägen

Den planskilda gång- och cykelvägen ges en lutning på 5 %. För att säkerställa fullt tillgängliga lutningar (2,5 %), kommer det även att vara möjligt att korsa Färentunavägen i plan vid ett övergångsställe. Via gångbanan säkerställs även tillgänglighet till busshållplatsen på Färentunavägens östra sida.

Den nya gång- och cykelvägen kommer att skära in i den befintliga bergknallen. För att begränsa hur mycket av bergknallen som tas i anspråk föreslås berget utgöra en vägg med en lutning på ca 5-10:1 mot gång- och cykelvägen. Om bergskvaliteten och bergets utbredning medger ska så mycket som möjligt av gång- och cykelvägens norra sida utgöras av bergsskärning.

Mellan bilväg och gång- och cykelväg föreslås en grässlänt. Närmast bron över gc-vägens vingar föreslås 1,2 m höga stödmurar som tar upp en del av höjdskillnaden. De bör inte vara högre eftersom det då riskerar att upplevas som om man färdas nere i ett tråg.

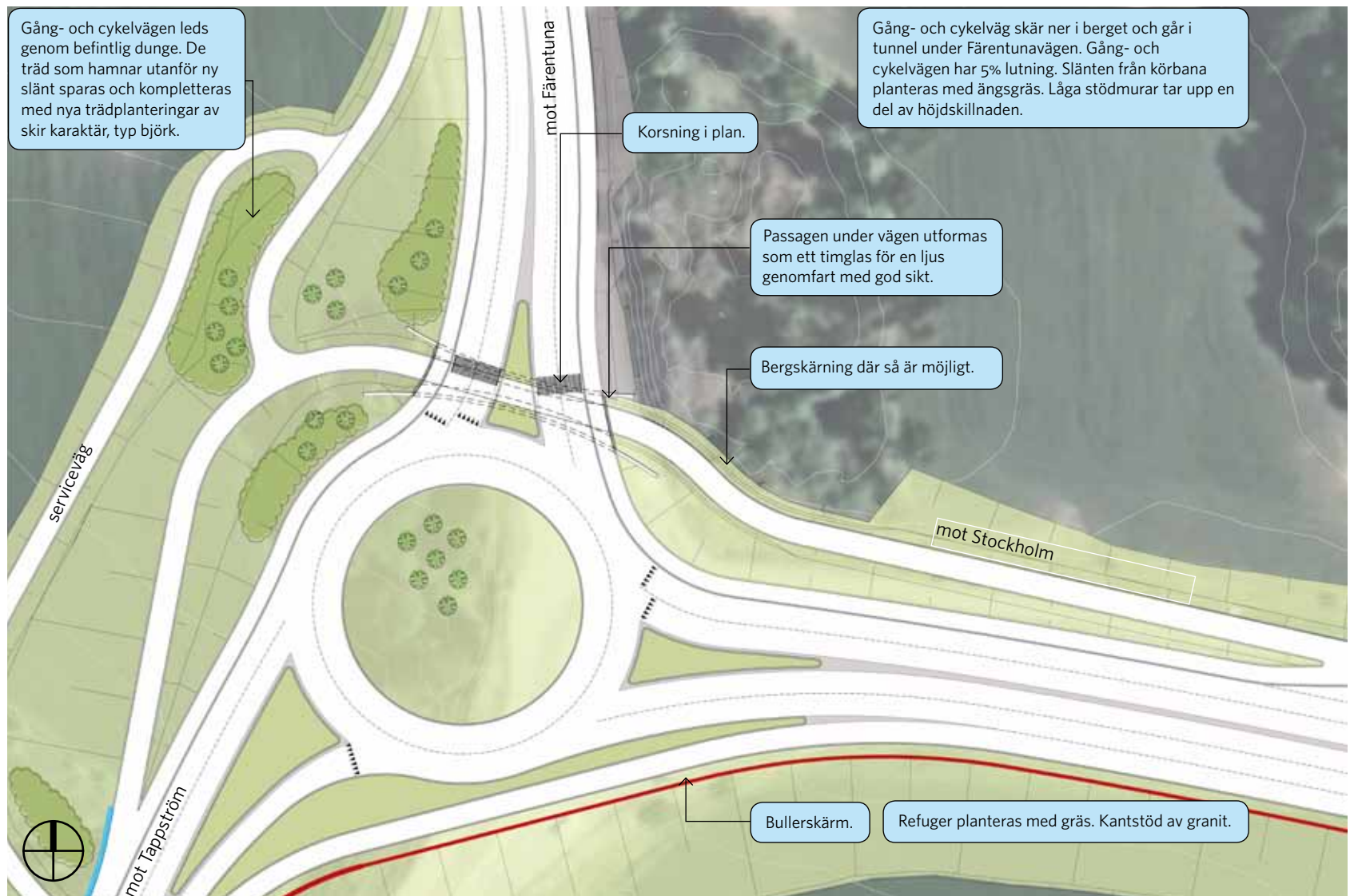
Porten under Färentunavägen utformas likt ett timglas med generösa öppningar och ett smalare mittparti. De böjda väggarna möjliggör god genomsikt och bra ljusinsläpp. Portens väggar utförs av betong med en horisontell relief. Taket får en välvd form för att passagen ska kännas välkomnande. Brovingarna möter upp stödmuren utmed gång- och cykelvägen öster om passagen. Se sektion nedan samt plan på sidan 50.

5.2.5 Dagvatten

Dagvatten omhändertas utmed stora delar av sträckan i befintliga diken. Strax väster om infarten till Ekerö möbler planeras en sänka mellan gc-vägen och Ekerövägen. I normalfallet är sänkan utan vatten och upplevs bara som en gräsklädd skälning. Vid höga flöden kan sänkan vattenfyllas för att fördröja avrinningen ner till Mälaren, samt fungera som haveriskydd vid olycka. Se sektion A-A.

Utmed övriga sträckan tas dagvatten omhand i det befintliga dikessystemet. På några platser där sektionen är trång utformas diket som täckdike för att undvika intrång i slänt som skulle kunna skada värdefulla träd.





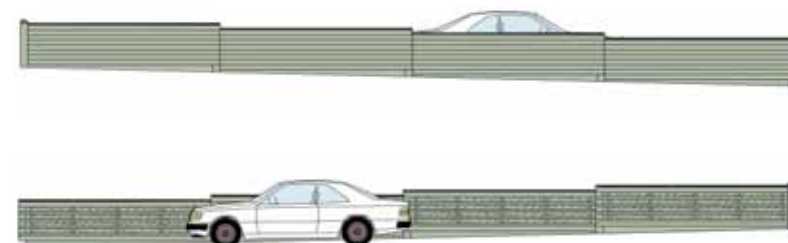
Inzoomning av korsningen Färentunavägen/Ekerövägen



5.2.6 Bullerskydd

Från Tappströmsbron fram till strax väster om infarten till Ekerö möbler sätts en låg bullerskärm (0,9m) upp för att skydda bebyggelsen i Tappström från vägbuller. Landskapet på Lindö är känsligt för tillägg och det är viktigt att utformningen underordnas landskapet. För trafikanter från Stockholmshället är detta den första kontakten med Tappström vilket innebär att skärmarna blir en del av det första intrycket av Tappström. Skärmarna skär av ett historiskt samband mellan gården Malmvik och Tappströmskanalen.

Skärmarna utformas med liggande panel som harmonierar med landskapets horisontella karaktär. Panelen och färgen känns igen från bullerskärmarna som föreslås inne i Tappström. Höjdskillnader tas upp i trappning med 10 cm steg. Överkant täcks med svart plåt.



Bullerskydd på Lindö.



Dagens vy, sett från brygga på Ekerösidan



Bullerskydd på Lindö, sett från brygga på Ekerösidan



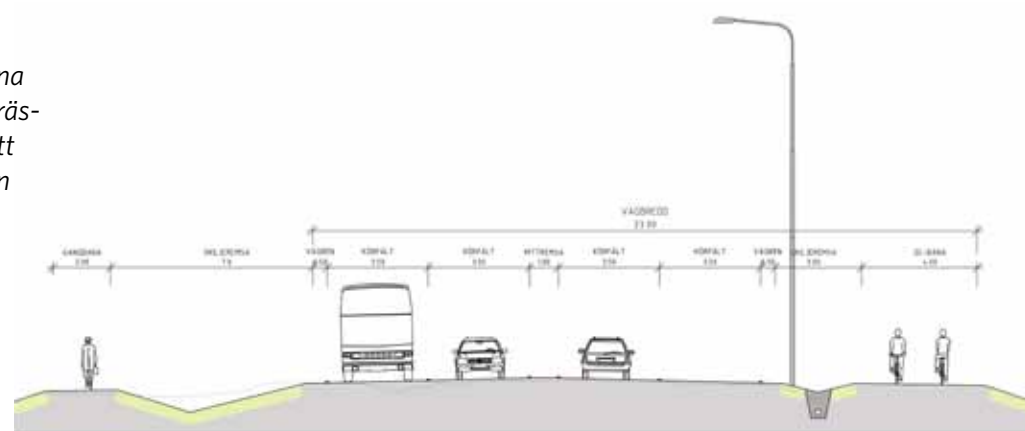


Illustration över korsningen med Färentunavägen.



5.3 Delsträcka Drottningholm (Edeby - Drottningholmsbron)

Gång- och cykelvägen placeras på vägens östra/södra sida. Genom det öppna landskapet åtskiljs körbanor och gång- och cykelväg av en två meter bred gräsremsa. Vid Kanton och genom Drottningholm smalnas vägområdet av för att minska påverkan på parken. Mitt emot Malmen ligger gång- och cykelvägen intill körbanan.



Typsektion mellan Finnbo och Kanton.



Utsnitt Edeby-Kanton



5.3.1 Gestaltungsnycklar för delsträckan

Vägen är underordnad landskapet.

Vägens framtoning ska hållas enkel och anspråkslös.

Genomgående skall materialen utmed sträckan vara gedigna och valda utifrån den historiska kontexten, dock utan att manifesteras.

De tydliga linjerna i landskapet som alleér och historiska sträckningar ska tydligt framgå.

5.3.2 Murar

Muren utmed Malmen behålls.

Bakom Pressbyrån krävs en stödmur för att möjliggöra breddning av vägen. Muren kläs med granitsten med avtäckning av granithäll. Muren bör ha hög detaljeringsgrad och väl genomarbetade detaljer då den betraktas på nära håll.

5.3.3 Bullerskydd

Inga bullerskydd är aktuella utmed sträckan.

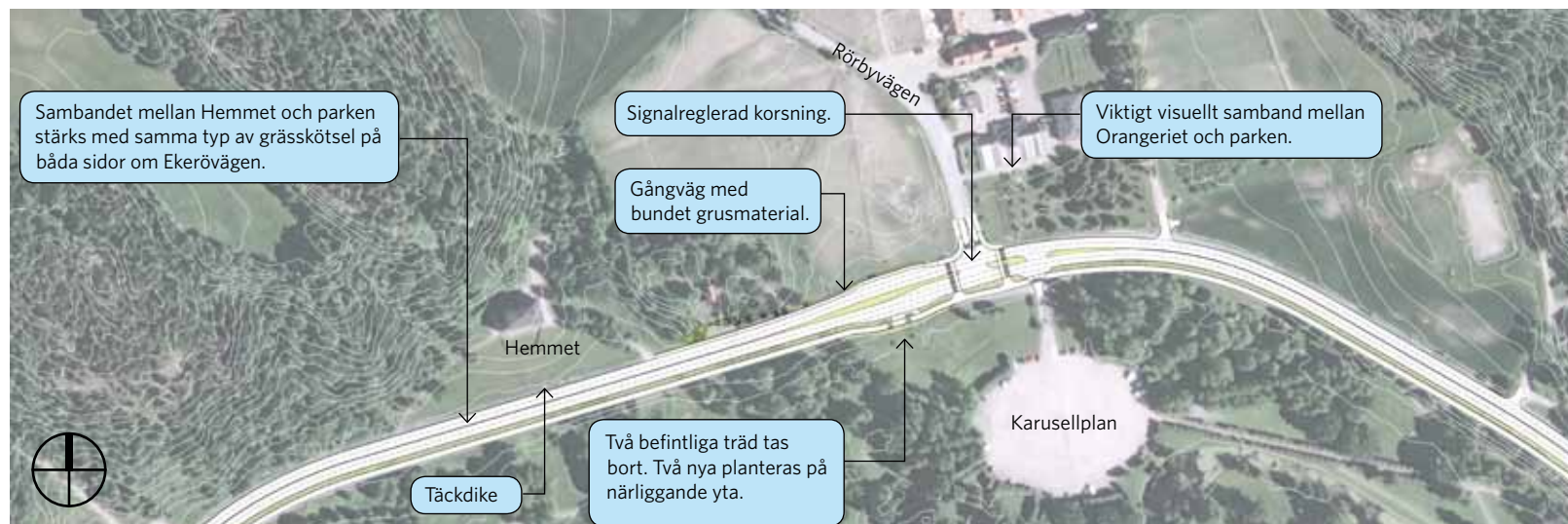
5.3.4 Vegetation

Statens fastighetsverk har ett pågående arbete med att ta fram en vårdplan för Drottningholmsparken. De förslag som lyfts fram i det här programmet har inte kunnat samordnas med vårdprogrammet då arbetet fortfarande pågår. I senare skeden bör förslagen som projekteras av Trafikverket samordnas med vårdplanen. Generella förhållningssätt presenteras nedan.

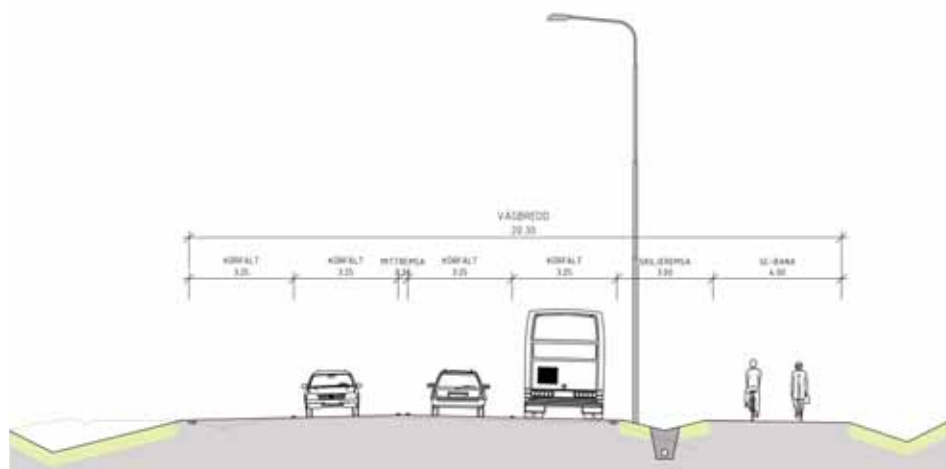


Utsnitt Kanton-Vilan





Utsnitt Hemmet-Karusellplan



Typsektion mellan Kanton och Vilan.



Alléer

Alléerna som strålar samman i Kanton har olika huvudmannaskap. Som en rekommendation till samtliga bör Lovö kyrkallé, Skolallén och Kantongatan lyftas fram som de ståndsmässiga strukturer de en gång var tänkta att vara. Träd och buskar som inte ingår i vägstrukturen bör tas bort. Träd bör stamkvistas för att ge ett mer resligt uttryck. Komplettering av alléerna ska ske i samråd med Statens fastighetsverk. I samband med vägprojektet tas två träd i Skolallén bort på den västra sidan om Ekerövägen. Dessa föreslås ersättas på den östra sidan, utmed Kantongatan.

Träd i parken och utmed vägen

I den engelska parken planeras breddningen av vägen och gång- och cykelvägens placering så att så få träd som möjligt avverkas. De större träd som står i riskzonen är i höjd med Pressbyråkiosken, på båda sidor av vägen. På norra sidan har flera träd redan idag stödmurar sedan tidigare breddningar. Borttagna träd bör i samråd med Statens fastighetsverk ersättas av stora exemplar i nytt läge nära det tidigare.

För att stärka sambandet mellan Malmen och parken rekommenderas att träden utmed Långa raden beskärs. Idag är de mycket storvuxna och döljer Malmens bebyggelse. Höjs stamhöjden förbättras det visuella sambandet. Den här typen av åtgärd ligger dock utanför vägplanens rådighet och är upp till fastighetsägaren, Statens fastighetsverk, att ta ställning till.

Mellan Hemmet och Rörbyvägen finns en brant slänt ner mot vägen där växtlighet haft svårt att etbalera sig. Slänten ges en flackare lutning som ger bättre växtbetingelser för träd, buskar och gräs. I slänten föreslås lägre buskar och några träd som ansluter till växtligheten i trädgården ovanför slänten.

5.3.5 Markhantering

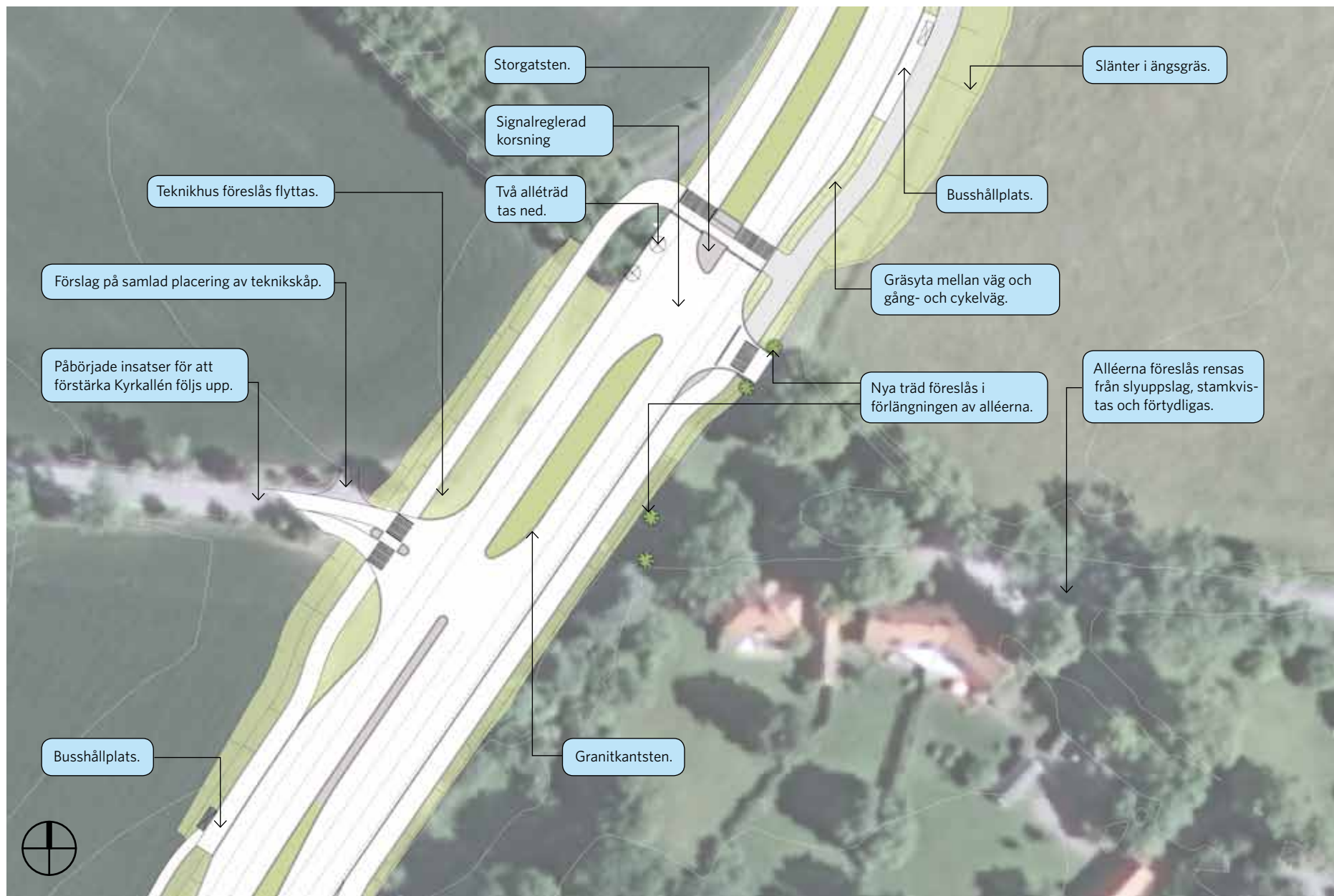
Mellan Kanton och Vilan är det viktigt att vägens slänter och diken anpassas till det omgivande jordbrukslandskapet och utblickarna från parken. Diken utformas för att främja skötsel av ängsflora. Gräsremsan mellan gång- och cykelvägen och körbanan ska även den bestå av ängsflora och skötas därefter.

Från Vilan och fram till Malmen anpassas slänterna för att inte ta parkmark i anspråk. Slänterna norr om Ekerövägen ska vara möjliga att sköta för att främja en rik ängsflora. Slänterna söder om Ekerövägen, in mot parken, ska anpassas för att samma skötsel som bedrivs i parken ska fungera ända fram till vägens kant. Mellan Vilan och Malmen ska gräsremsan mellan körbana och gång- och cykelväg ha samma typ av gräs och skötas på samma sätt som intilliggande parkmark. Till stora delar innebär det klippt gräsyta. Att ha samma typ av gräsyta som intilliggande mark mjukar upp vägområdets bredd och ger den en bättre förankring i omgivningen.



Vy från söder mot Kanton.





Plan över korsningen i Kanton.

Kanton

Vid Kanton planeras för ett signalreglerat övergångsställe. Platsen ska kännas omhändertagen och vittna om närheten till slottsmiljön, vilket ska avspeglas i detaljeringsgrad och materialval. Gestaltningen ska precis som utmed övrig sträcka vara nedtonad och inte manifestera vägen. Både norr och söder om Kanton åtskiljs gång- och cykelvägen och körbanan av en gräsremsa, men genom Kanton smalnas sektionen av och gräsremsan ersätts av kantsten. På så sätt kan påvekan på Kanton minskas något.

Kantsten ska vara av granit. Refuger kantas av granitkantsten. I refuger bredare än 1 m planteras gräs som bryter upp de stora asfaltsytorna och förankrar platsen i omgivningen. Refuger smalare än 1 m beläggs med storgatsten.



Plan över utformning av slänt mellan Hemmet och Rörbyvägen.

Hemmet

Hemmet är trots sin placering norr om Ekerövägen en del av parken och förstärken för detta kan förstärkas med hjälp av markhanteringen. En del av problemet idag är att marken inne i parken idag har en annan skötsel än marken mellan Hemmet och vägen. Det dike som idag löper på vägens norra sida föreslås bli ett täckdike. Det möjliggör en enhetlig skötsel av hela ytan mellan Hemmet och vägen. Skötseln av gräsytor i parken mitt emot Hemmet bör överensstämma med skötseln på Hemmets sida. Genom dessa åtgärder underlättar man för betraktaren att förstå sambandet mellan parken och Hemmet. Ekerövägen blir fortfarande till viss del synlig från parken sett, men barriären förtydligas inte längre genom avvikande texturer på växtligheten och ett oöverskådligt dike som stör siktlinjen.

Den branta slänten mellan Hemmet och Rörbyvägen görs delvis flackare och ges en varierad lutning. På så sätt mjukas den upp och blir en mer naturlig del av landskapet. Den planteras delvis för att ansluta till intilliggande trädgård, se sektion och plan nedan samt 5.3.4 Vegetation.

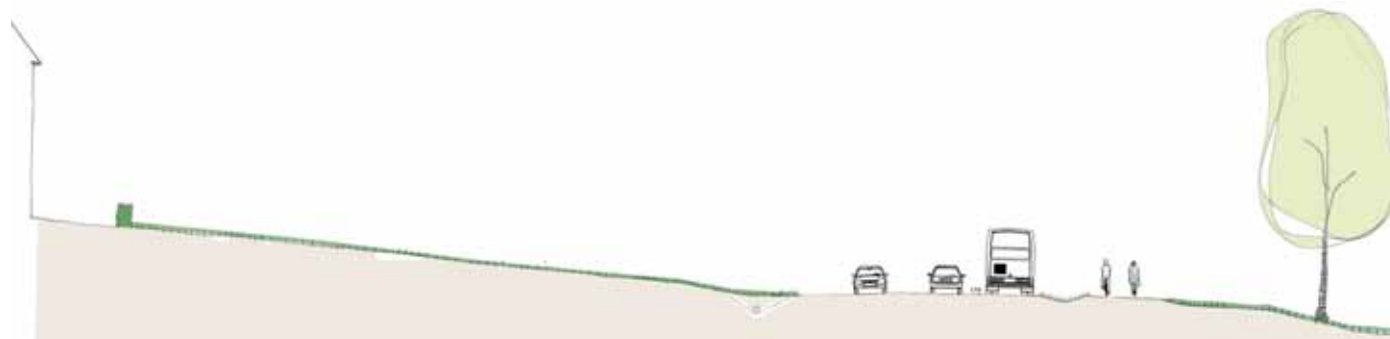


Principsektion för utformning av slänt mellan Hemmet och Rörbyvägen.x





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



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



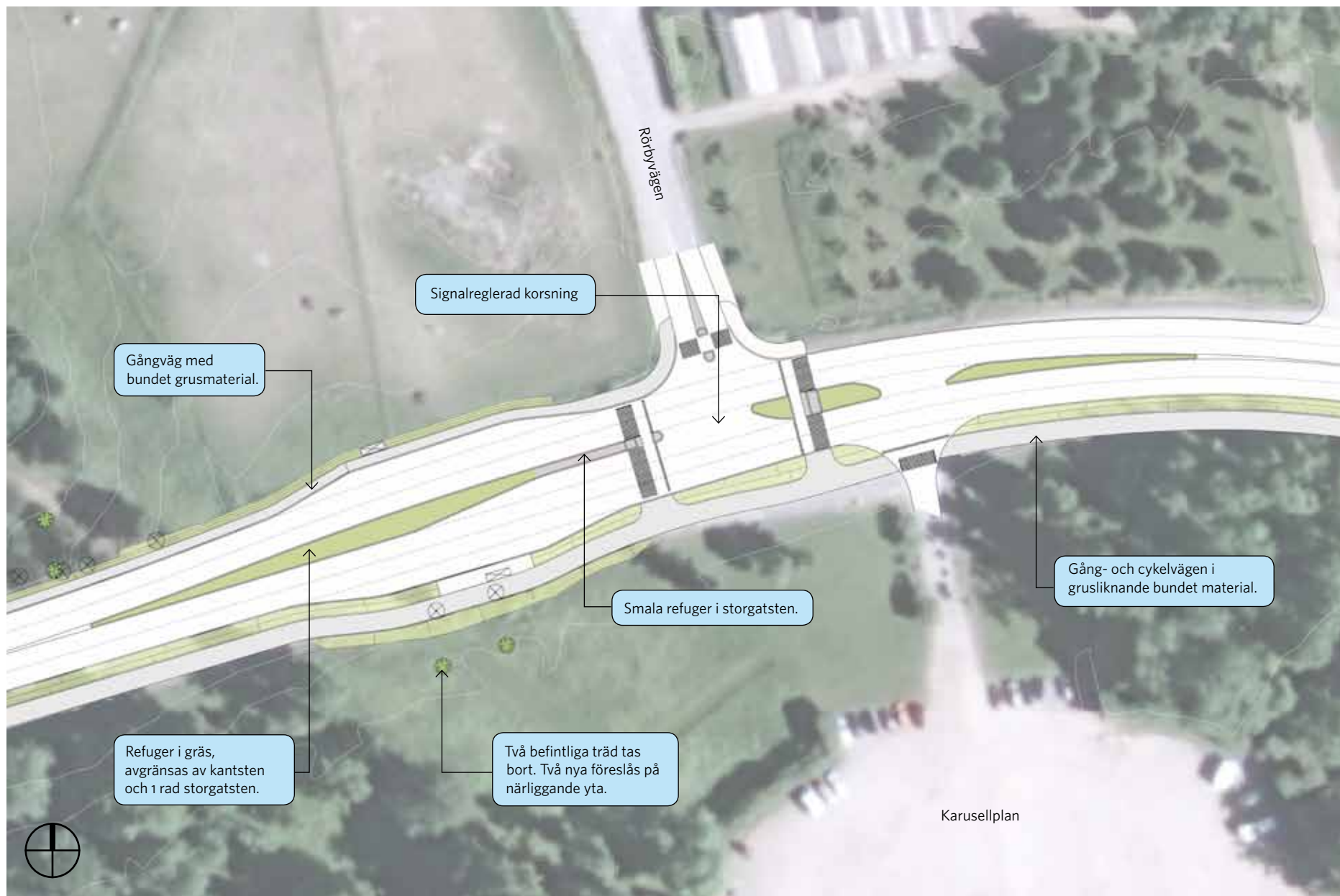
Karusellplan/Rörbyvägen

Mellan Karusellplan och Orangeriet går en viktig siktlinje som förstärks av en i nuläget ung allé. Allén och siktstråket skall förbli tydligt. Korsningen med Rörbyvägen och Karusellplan är något förskjutna till varandra vilket till viss del försvårar intentionerna med de tydliga axlarna som utgår från Karusellplan. Korsningspunkten manifesteras inte genom material mer än att kantsten ska vara i granit och refuger fylls med storgatsten. Det är av större betydelse att befintliga axlar förstärks genom vård av befintliga träd och eventuell komplettering. Detta ligger dock utanför vägplanens rådighet.



Vy mot Karusellplan.





Inzoomning av korsningen Rörbyvägen och Karusellplan.



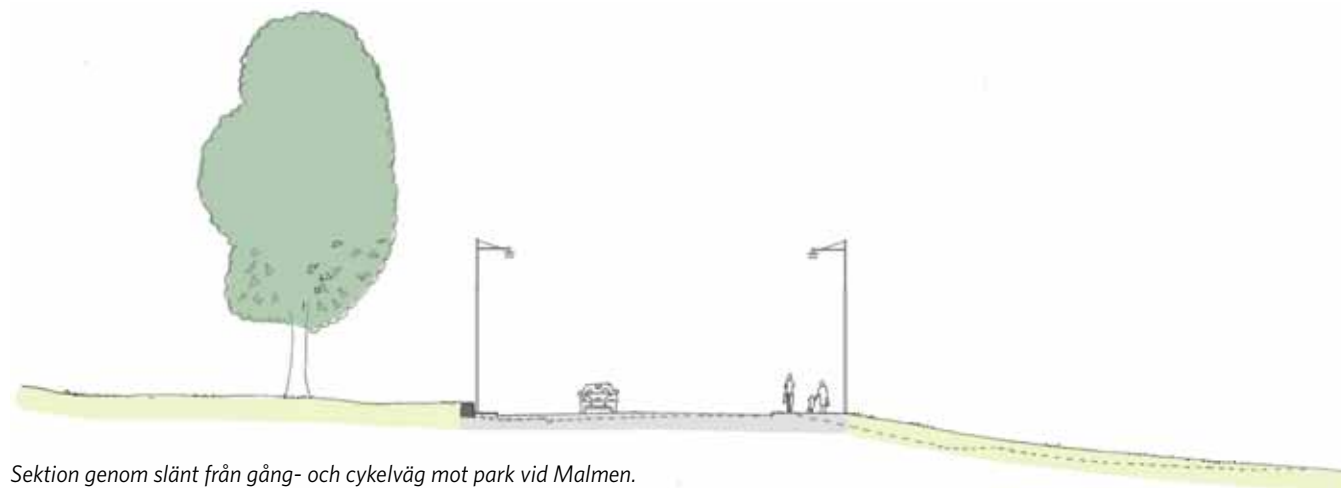
Malmen

Utmed Malmen ligger gång- och cykelvägen dikt an körbanan, åtskiljda av kantsten. I den västra delen av Malmen innebär detta att gång- och cykelvägen flyttas upp för att ligga intill vägen. På detta sätt hålls vägelementen ihop istället för att belasta parken. En förutsättning för att en uppflyttning av gång- och cykelvägen ska bli bra är dock att slänten från gång- och cykelvägen går att flacka ut, bortom dagens gång- och cykelvägs södra kant. Slänten blir en del av parken och parkens topografi istället för en tydlig del av vägkroppen. Som mest sträcker sig den ommodellerade slänten 22 m in i parken bortanför befintlig gång- och cykelvägs ytterkant mot parken. Den nya slänten är anpassad till de befintliga större träden i parken så att dessa kan bevaras.

Den befintliga muren som tar upp höjdskillnaderna mot Långa Raden vid Malmen behålls. En säkerhetzon på 0,5 meter behövs mellan muren och bilvägen. Denna säkerhetzon avgränsas med kantsten och storgatstensband mot muren.

Två infarter/utfarter från Malmen stängs, Malmbacken och Långa radens västra anslutning vid murens västra ände. De stängda utfarterna markeras med pollare. De avstängda infarterna beläggs med storgatsten från muren fram till Långa raden.

Gång- och cykelvägen leds bakom väderskyddet vid busshållplatsen vid Pressbyråkiosken. Höjdskillnaden mot kiosken tas upp med en ny stödmur. Ett räcke ovanpå muren krävs på grund av fallrisken.



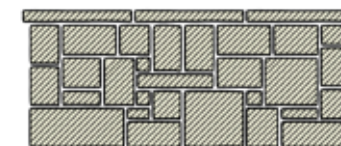
Sektion genom slänt från gång- och cykelväg mot park vid Malmen.



Illustration av slänt från gång- och cykelväg mot park vid Malmen.

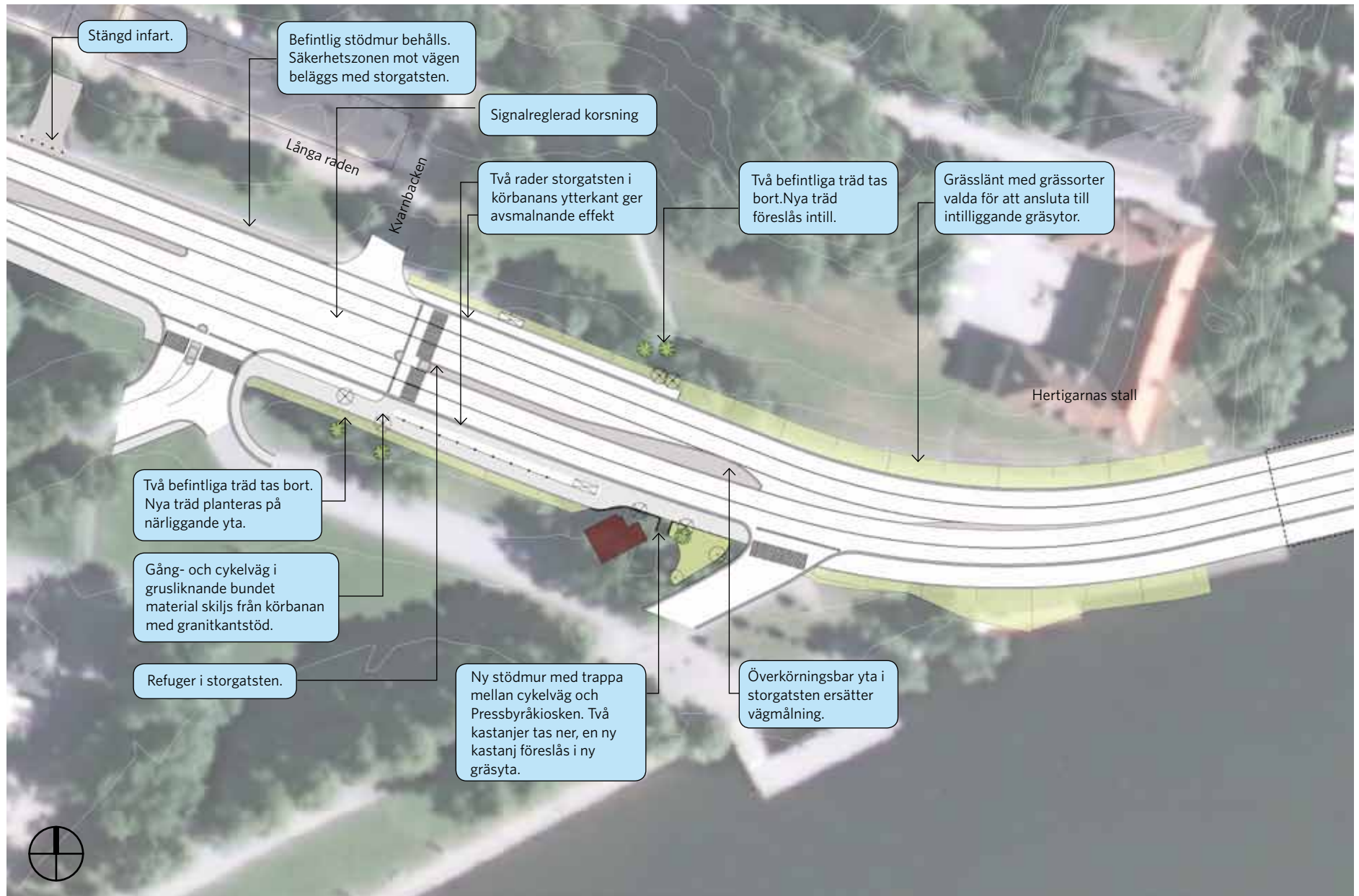


Sektion genom stödmur mellan gc-väg och Pressbyrån, väderskydd ej inritat i sektion.



Principbild av stödmur med rubbelmönster, mellan gc-väg och Pressbyrån. Bildkälla Stenmagasinet.



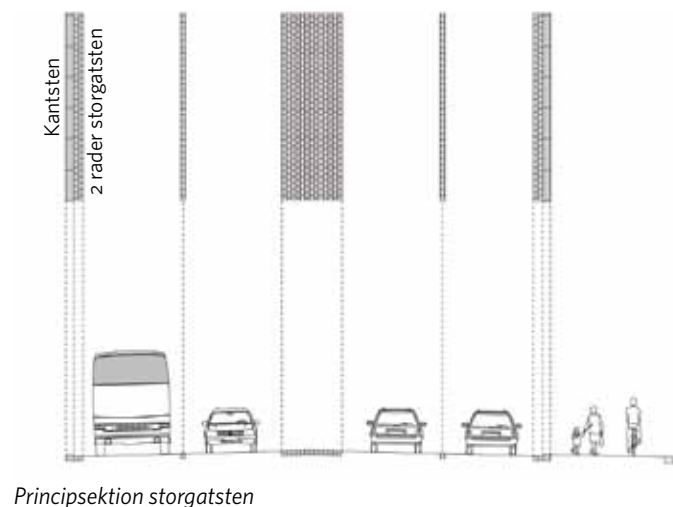


Inzoomning Malmen



Körfält

Förutsatt att trafiksäkerheten kan upprätthållas föreslås att körriktningarna åtskiljs av en mittfris av ljus storgatsten mellan Karusellplan fram till Drottningholmsbrons västra landfäste. Körfälten avgränsas av en fris ljus storgatsten. Där gång- och cykelvägen avgränsas mot körbanan av kantsten (istället för gräsremsa) läggs en fris med två storgatstenar i granit i bredd i körbanan. Genom denna högre bearbetning av körbanorna höjs trafikanternas uppmärksamhet och hastigheten sänks. Det ger också en tydlig markering att vägen går genom ett speciellt område. Utmed övrig sträcka (söder om Karusellplan och norr om Drottningholmsbron södra fäste) markeras körfälten med klassisk målning.



Exempel
kantsten och två
rader storgatsten.

5.3.6 Dagvatten

Dagvattnet utmed sträckan hanteras genom infiltration i diken, gräsremsan mellan gång- och cykelbana och körbana samt genom ett slutet system i höjd med Vilan. Det slutna systemet mynnar i dammarna i parken. Inga öppna dagvattenanläggningar föreslås utmed sträckan.

5.3.7 Gång- och cykelvägar

Ytskikt

Genom Drottningholmsparken är det viktigt att gång- och cykelvägen hålls enkel och nedtonad. Materialet bör avvika från övriga gång- och cykelvägen utmed Ekerövägen för att markera att den går genom ett världsarv, och anknyta utseendemässigt till gångvägarna inne i parken.

Från Skollallén (Kanton) till Statschefens infart (vid Drottningholmsbron, Pressbyrån) föreslås beläggning med ett bundet grusliknande material.

Funktions- och utseendepprinciper:

- Ytan ska ha god tillgänglighet för gående, rullstolar, barnvagnar, cyklist och inlines.
- Ytan får gärna ha en annan struktur än angränsande gc-väg, förutsatt att god tillgänglighet kan säkerställas.
- Ytan ska vara av samma eller snarlik kulör som parkvägarna inne i parken.
- Ytan ska vara av bundet stenmaterial.
- Ballast/stenmaterial tas med fördel från Lovön (t ex i samband med anläggandet av FS) för att få lokal förankring, förutsatt att kulören är snarlik befintliga parkvägar.
- Ytan får inte släppa ifrån sig grus/ballast.
- Materialet ska vara enkelt att reparera och en eventuell produkt ska finnas tillgängligt under lång tid.



5.3.8 Vägutrustning

Belysning

Utmed sträckan fram till Malmen föreslås enkelsidig belysning liknande den utmed större delar av hela sträckan. Genom att låta belysningen vara enkel, diskret och med få stolpar accentueras inte vägens utrustning från parken eller det omgivande landskapet sett. De diskreta stolparna ger parken och omgivningarna större betydelse och möjlighet att dra till sig uppmärksamhet. Blicken leds snabbt förbi de anspråkslösa stolparna och vidare in i parken

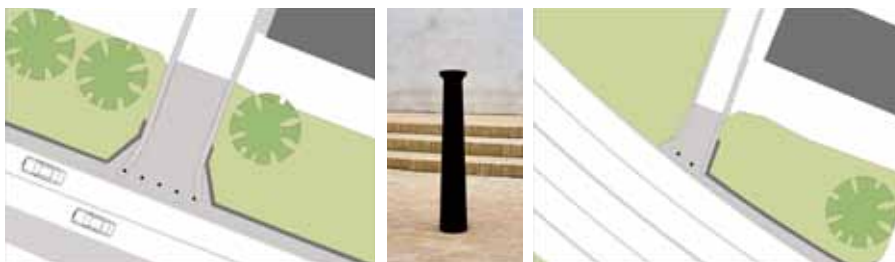
Från Drottningholmsbrons västra brofäste fram till stödmurens västra ände, utmed Malmen, tillåts vägen utgöra en egen rumslighet med annan karaktär än utmed övriga sträckan. Skillnaden i karaktär mellan Malmen och parken förtydligas genom att låta vägen ta ett större visuellt utrymme. Här placeras stolparna dubbelsidigt, med lägre höjd och tätare avstånd.

Skyltning

Antalet skyltar utmed vägen ska hållas till ett minimum utmed sträckan. Placering bör ske enligt de riktlinjer som redovisades i kapitel 4. Placering bör även ske med stor hänsyn till de utpekade siktlinjer som finns mellan park och omgivning. Vägvisningsskyltar som leder till mål inom världsarvet bör följa en enhetlig utformning som skiljer sig från de ordinarie Trafikverksskyltarna. En sådan skyltning tas inte fram inom ramen för Vägplanen.

Pollare

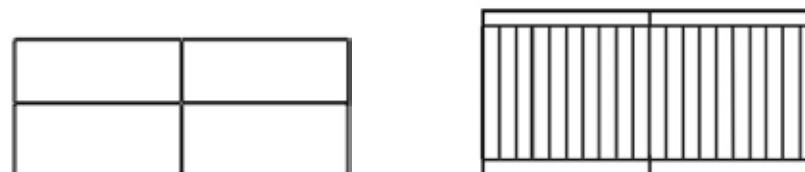
De gator som stängs av vid Malmen markeras med svarta pollare i gjutjärn som placeras i liv med muren.



Principer för stängda korsningar.

Räcken

Stödmuren mellan Pressbyrån och cykelbanan förses med ett fallskyddsräcke. Utformningen bör vara lågmäld men ha väl utformade detaljer eftersom den kommer att ses på nära håll. Även mellan cykelbanan och gångbanan vid busshållplatsen krävs ett räcke för att minska konflikterna mellan cyklister och fotgängare. Utformningen av räcket bör anknyta till utformningen av fallskydds-räcket på stödmuren, men höjden kan vara lägre då det inte utgör ett fallskydd.



Olika typer av räcken som kan vara aktuella ovan stödmuren samt som avskiljare mellan gångbana och cykelbana vid väderskydd.

Väderskydd

Väderskydd vid busshållplatser upplevs som en del av vägmiljön även om det inte är inom Trafikverkets rådighet. En rekommendation till senare skeden är att om möjligt ge väderskydden ett till platsen anpassat utseende som mer harmonierar med parkmiljön.

Signalskåp/tekniskåp

På flera platser utmed sträckan finns tekniskåp av olika slag. Genom Drottningholm föreslås dessa skåp om möjligt samlas istället för att stå spridda kring t ex en korsning. De föreslås även ges enhetligt utseende med en diskret färgsättning. Skåpen bör om möjligt placeras så att de inte stör siktlinjer eller historiska riktningar. Placering och utformning av skåpen måste självklart samrådats med berörda ledningsägare och markägaren.





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



5.4 Delsträcka Drottningholmsbron - Kärsön

Drottningholmsbron breddas med 0,5 m på vardera sida. Gång- och cykelvägen förläggs på bronns södra sida. För att minska intrånget mot Natura 2000-området söder om bron på Kärsön sker breddningen mot norr och gång- och cykelvägen åtskiljs från körbanan av kantsten istället för gräs.

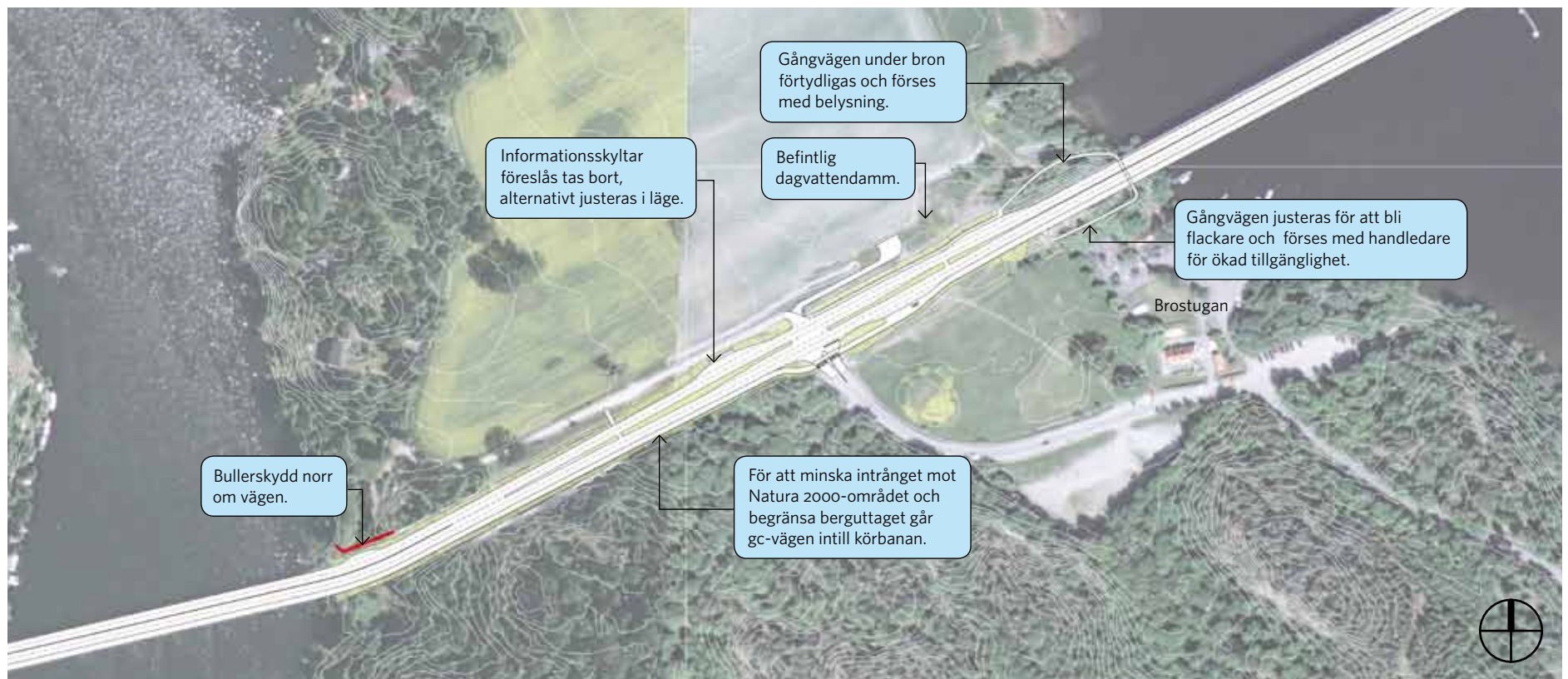
5.4.1 Gestaltungsnycklar för delsträckan

Låt vägen vara underordnad landskapet.

Spara landskapets formationer, holmar och öppna marker.

Värna vyerna mot Drottningholm.

Undvika intrång i närheten av Natura 2000-området.



Utsnitt Kärsön.



5.4.2 Markhantering

Vägslänter utformas för att möjliggöra ängsskötsel. Avbaningsmassor läggs på slänterna för en snabb etablering av för platsen anpassad växtlighet. Om det är brist på avbaningsmassor ska äng med anpassad flora sås.

5.4.3 Dagvatten

Den dagvattendamm som finns norr om vägen idag föreslås nyttjas för det utökade dagvattnet som kommer från de breddade broarna. Dammens kapacitet bedöms som tillräckliga och något förändring av den är inte aktuell i detta skede.

5.4.4 Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägarna håller låg profil precis som på övriga sträckan.

På Kärson finns två gångpassager i plan, men inget övergångsställe. Av trafiksäkerhetsskäl är det viktigt att få människor som kommer från Stockholm och går av bussen vid Kärson att använda gångvägen under bron istället för att springa över vägen. Idag är gångvägen otydligt markerad och otrygg med höga buskage och dålig genomsikt. Området runt gångvägen bör röjas och förses med belysning och entrén in till Brostugans område utformas som en mer betydelsefull entré än vad den är idag. Åtgärder på vegetation och Brostugans verksamhet ryms inte inom vägplanen men ett fortsatt samarbete mellan Trafikverket och Statens fastighetsverk skulle kunna ge en väl fungerande passage.

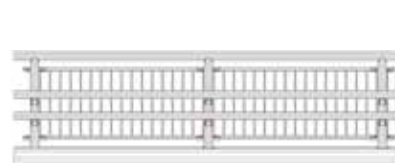
Mellan Brostugans entré mot Nockebybron och busshållplatsen på Ekerövägens södra sida föreslås gångvägen förlängas för att ge vägen en tillgänglighetsanpassad lutning samt förses med handledare.

5.4.5 Vägutrustning

Viltvarning bör tas bort då den stör siktlinjen mot Drottningholm. Även den stora informationsskylten och orienteringstavlan bör, i samråd med Ekerö kommun, tas bort eller alternativt justeras så att den står parallellt med vägen. Nu stör den vyn mot Drottningholms slott.

5.4.6 Bro

Drottningholmsbron breddas med 0,5 m på vardera sida. Breddning av bron ska utföras som en naturlig förlängning av befintliga konsoler. Gång- och cykelvägen byter sida jämfört med idag vilket ger cyklister och gående finare vyer mot slottet. Broräcken ges en neutral utformning och färgsättning för att inte konkurrera med slottet.



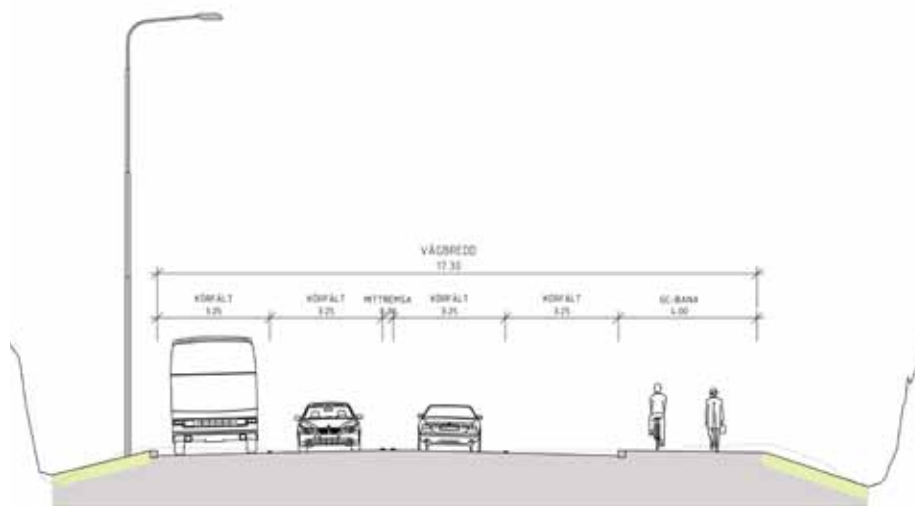
Principskiss räck på Drottningholmsbron.



Bullerskydd på Kärson.

5.4.7 Bullerskydd

Norr om Drottningholmsbrons landfäste på Kärson krävs ett buller- och brandskydd mot en bostad. Skärmen utformas för att vara så diskret i omgivningen som möjligt, särskilt med tanke på närheten till Drottningholms slott. Färgen är neutralt grågrön och täcks av spaljéer för att klä in skärmen i grönska.



Sektionen visar bergskärningen på Kärson.



Vy mot slottet från Drottningholmsbron. Broräcket ges en lågmäld utformning.



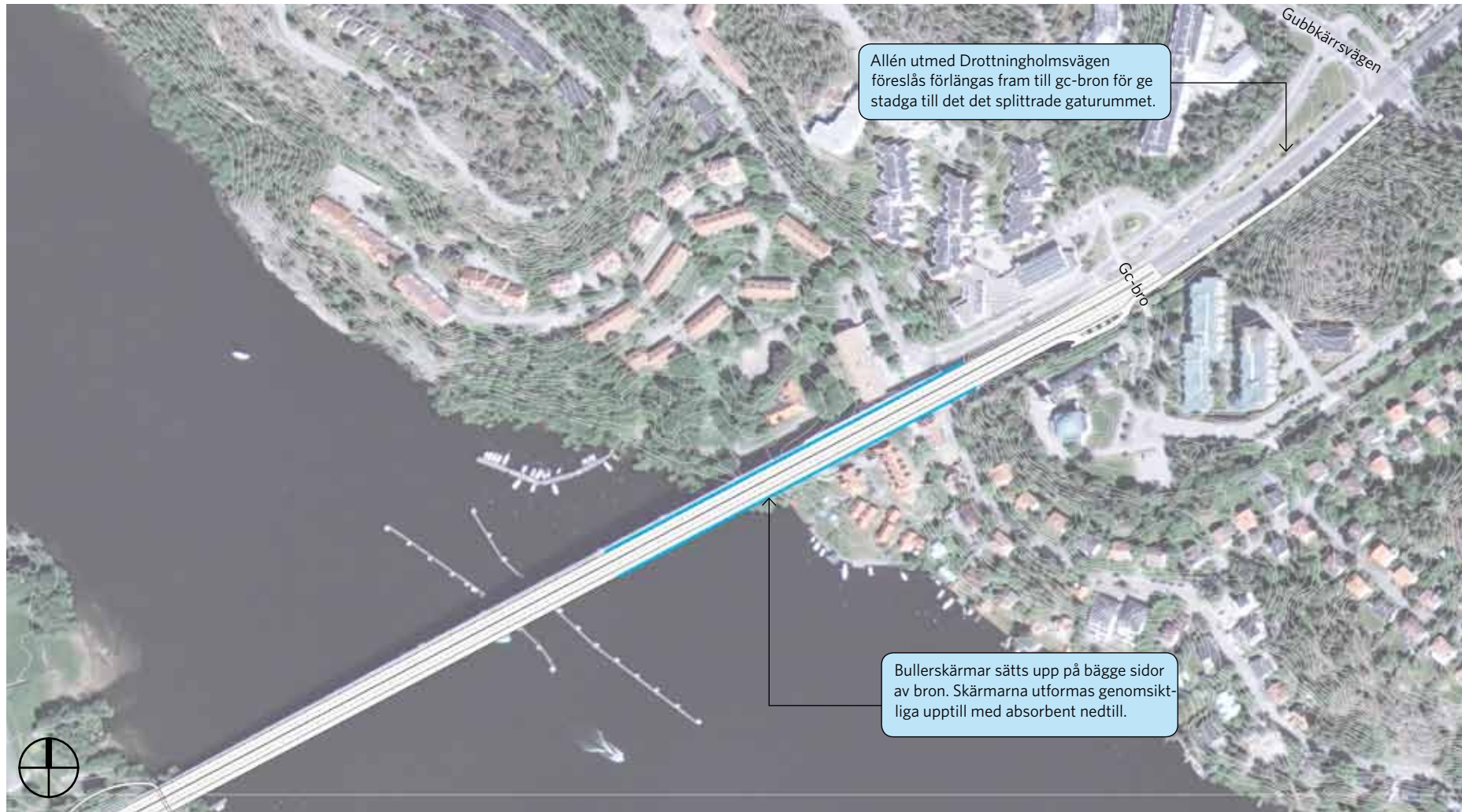
5.5 Delsträcka Nockebybron - Gubbkärrsvägen

Bron breddas med ca 0,5 m på vardera sida. De östra delarna av bron förses med genomsiktliga bullerskydd. Vägen breddas med ett körfält fram till gång- och cykelbron där vägen redan idag har fyra körfält. För att ge det splittrade gaturummet stabilitet förslås att träd planteras i slänten utmed vägens norra sida.

5.5.1 Gestaltungsnycklar för delsträckan

Utformningen av Nockebybron bör sträva efter ett lättare uttryck än dagens.

Vägen kan fungera som en ryggrad i det splittrade landskapet mellan landfästet och Gubbkärrsvägen.

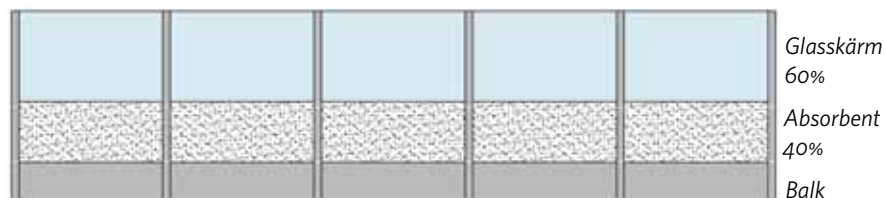


Nockebybron - Nockeby



5.5.2 Bullerskydd

När bron breddas försvinner de skärmar som finns där idag och ersätts av nya bullerskärmar på bägge sidor på bron på sidan mot Nockeby. Bullerskydd på bron görs delvis genomsiktliga för att underlätta orientering och ge bron ett lätt uttryck. 60 % av skärmarna görs genomsiktliga och 40 % blir absorberande. Skärmarnas överkant vinklas in mot bron med 5-9 grader för att undvika bländning. Avståndet mellan skärmar och räcken anpassas så att gällande CE-krav uppfylls.



Bullerskydd på Nockebybron.

5.5.3 Vegetation

Mellan Gubbkärrsvägen och gc-bron som går över vägen föreslås att träd planteras. Träden utgör en fortsättning på allén utmed Drottningholmsvägen mellan Brommaplan och Gubbkärrsvägen. Trädraden skulle dessutom ge landskapsrummet som spänner över båda Ekerövägen/Drottningholmsvägen och Nockeby backe en tydligare indelning i två mindre vägrum. Detta skulle ge Ekerövägen/Drottningholmsvägen en välbehövlig avgränsning utmed den här sträckan.

Träd föreslås även i refugen vid busshållplatsen med riktning mot Stockholm. Träden skulle ge det breda vägrummet en uppdelning i mindre delar.

5.5.4 Markhantering

Marken hanteras som i dagsläget vilket innebär klippt gräs i sidoområdena.



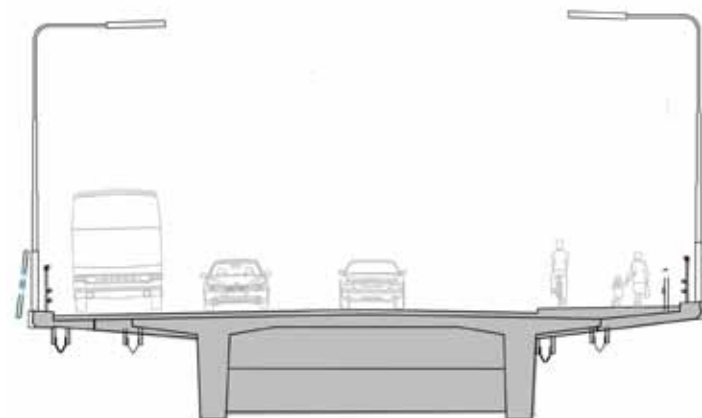
5.5.5 Dagvatten

Dagvattnet utmed sträckan leds dels till dagvattendammen på Kärsön och dels till det kommunala nätet via ett haveriskydd i gräsytan vid Gubbkärrskorset som ska byggas under 2014.

5.5.6 Bro

Nockebybron breddas med 0,5 m på vardera sida. Breddning av bron ska utföras som en naturlig förlängning av befintliga konsoler. Förstärkning av konsolerna föreslås utföras på undersidan genom pågjutning med betong.

Räcket utformas liknande Drottningholmsbron. Se bild på sid 69.



Sektion genom Nockebybron.

6. Drift och underhåll

Hur den driften av vägområdet i framtiden bedrivs bör stämmas av mot hur intilliggande områden sköts för att värna en lågmäld väg som smälter in i landskapet. På Lovö finns både naturreservatets skötselplan och Drottningholms skötselplan att ta stöd i vid planering av drift.

De sträckor som inte berörs av ovan nämnda planer ska även de ha samma höga skötselnivå som Lovö.

7. Gestaltungsfrågor i kommande skeden

7.1 Bygghandling

Vägsektion

- Rätt förutsättningar för god gräsetablering i skiljeremsan mellan gång- och cykelväg och körbana längs hela sträckan.
- Anpassa jordsammansättningen efter vilken typ av flora som ska växa i skiljeremsa och i slänter.
- Propellerbladsslänt ska användas i övergång mellan skärning och bank.

Landskapsåtgärder i vägområdet

- Tillse att intrång inte behöver göras i bergsbrant på Kårsön, söder om Ekerövägen.

Broar

- Föreslå en konstruktion som tillåter slänter där vegetation kan etableras i anslutning till broarna.
- Optimera dimensionen på brons överbyggnad respektive stöden och hitta en balans dem emellan som ger en Tappströmsbron en visuell lätthet.
- Projektera ordnad stenkross i Tappströmsbrons regnskugga i slänten på Lindösidan.
- Projektera stenar satta i bruk liknande befintlig i Tappströmsbrons regnskugga i slänten på Ekerösidan.

Vegetation

- Markera vegetation som ska bevaras och eventuellt skyddas under byggtiden på vägplanerna. Markera även träd eller bestånd i terrängen.
- Nya planeringar av träd och återplantering av träd som försvinner.
- Beskriv krav på särskilt omhändertagande av befintlig ytjord så att jordens potential kan utnyttjas för spontant uppkommen vegetation.
- Omhändertagen ytjord ska återföras inom samma område för att förbättra förutsättningarna för lokalt anpassad växtlighet.
- Upprätta skötselanvisningar för planteringar och naturlig vegetation som kräver speciella skötselinsatser.
- Naturlig etablering kan kräva tid innan de jordklädda ytorna ger ett bra och bevuxet intryck. Om ett snabbare resultat önskas kan en gles sådd av örter och svagväxande gräs komplettera den befintliga fröbanken. Detta ska i så fall genomföras i samråd med Trafikverkets miljöexpertis.

Dagvatten

- Dagvattendammar och fördröjningsdammar skall utformas så att de blir en del av landskapet. Utnyttja befintliga dikessträckningar om möjligt.
- Projektera erosionsskydd vid eventuella dammar så att de kan associeras och ansluta till omgivande terräng. Undersök om material som tillåter spontan vegetationsetablering kan användas (som till exempel kokosmattor).
- Projektera trummor med sneda avslutningar anpassade till släntlutningen.

Utrustning

- Vägvisningsskyltars storlek anpassad efter landskapets skala.
- Vägvisningsskyltar placeras så att de inte stör viktiga utblickar. De bör inte placeras i öppna landskapsrum. Studera skyltarnas placering och storlek i VR-modellen så att dessa inte skymmer viktiga utblickar.
- Räckesavslutningar och övergångar mellan olika räkestyper ska beskrivas.

Masshantering

- Masshantering ska ske på samma sätt som finns beskrivet in om ramen för E4 Förbifart Stockholm: PM Mellanlagring av matjord.
- Föreslå och beskriv åtgärder för hur ytor som täckts över under byggskede ska återställas.

Övrigt

- Servicefickor ska undvikas i så stor utsträckning som möjligt. Möjligheten att utnyttja befintliga vägar ska undersökas grundligt eftersom servicefickor tar mycket mark i anspråk och stör landskapets struktur.
- Projektera driftvändplatser och servicefickor med god anpassning till anslutande terräng och studera möjligheten att använda grus som slitlager för att minska asfaltsyornas bredd. Icke körbara ytor ska projekteras som vegetationsyta.

7.2 Byggskedet

Vägsektion

- Kontroll på avbaningsmassornas volym så att de räcker till prioriterade ytor.
- Släntfot och släntkrön ska utformas så att de ansluter mjukt till omgivande terräng.

Landskapsåtgärder

- Utforma bergskärningar enligt gestaltningsprogrammets intentioner och i samråd med Trafikverkets landskapsexpertis.

Vegetation

- Markera vegetation som ska sparas och skyddas i terrängen före avverkning sker.
- Bevara markerad vegetation med hjälp av staket under byggtiden. Både stam och hela rotsystem inom droppzon ska skyddas.
- Utför gallring och uppstamning där utblickar ska framhävas. Ska utföras i samråd med markägare och Trafikverkets landskaps- och miljöexpertis.

Masshantering

- Masshantering ska ske på samma sätt som finns beskrivet in om ramen för E4 Förbifart Stockholm: PM Mellanlagring av matjord.
- Föreslå och beskriv åtgärder för hur ytor som täckts över under byggskede ska återställas.

7.3 Driftskedet

- Slätter/klippning, borttagning av växter och gödning av slänter och skilje-remsa ska samordnas och anpassas efter gestaltningsprogrammets intentioner för de olika sträckorna t. ex artrika vägkanter eller välskött gräsmatta.

Vegetation

- Gallring och skötsel av vegetation nära vägen bör ske i samråd med berörda fastighetsägare.

8. Källor

Arkus och Vägverket. *Ljussättning av Broar och tunnlar*. Skrift nr 62. 2009

Trafikverket. *Gestaltningssprogram för arbetsplan Väg E6 Pålen – Tanumshede*. 2011

Trafikverket. *Förstudie Väg 621, Nockebybron – Tappström*. 2010

Trafikverket. *Komplettering av Förstudie Ekerövägen väg 261 Tappström – Nockeby*. 2011

Vägverket. *Råd för gestaltningssprogram och gestaltningssarbete i olika skeden*. Publikation 2009:161

Sporrong, Ulf m.fl. *Svenska Landskap*. Naturvårdsverket 1995

Trafikverket. *E4 Förbifart Stockholm, PM Vägarkitektur, Samordnad utformning av ytlägen / version FSK 05*. 2012

Pettersson, Sören. *Odlingslandskapsanalys för Lovö – Kärsö, Ekerö kommun*. Länsstyrelsen Stockholms län 2012

Vägverket. *Hela vägen*. 1999

Trafikverket. *E4 Förbifart Stockholm, FSE306, PM Mellanlagring av matjord*. 2013-06-14. 3N140028.

Trafikverket. *Heritage Impact Assessment. The potential impact of the Stockholm Bypass and Ekerö Road project on the Outstanding Universal Value of the World Heritage Property of Royal Domain of Drottningholm Sweden. Report phase 1*. Januari 2012.

Kartmaterial

Underlagskarta sid 5, 11, 13, 15, 19, 23:

Copyright Lantmäteriet dnr: 109/2012/4174

Lantmäteriverkets forskningsarkiv:

Geometrisk avmätning, Plats/by: Drottningholm, År: 1745, Akteckning: A58-4:2

Geometrisk avmätning, Plats/by: Drottningholm, År: 1811, Akteckning: A58-4:3

Geometrisk avmätning, Plats/by: Drottningholm, År: 1698, Akteckning: A58-4:1

Rikets allmänna kartverk:

Konceptkartan till den häradsekonomska kartan Plats/by: Brännkyrka, 1901-06, Akteckning: J112-75-19

Bildkällor

Sveriges Radio. Vågräcken testas för färre dödsolyckor med MC. 2012. <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=5084097>

Trafikverket. Placering av samt storlekar på vägmärken. 2004. http://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Bygga_och_underhalla/Vag/Vagutformning/Dokument_vag_och_gatuutformning/Vagar_och_gators_utformning/Vagmarken/03_placering_av_samt_storlekar_pa_vagmarken.pdf

Philips. Cycle path on Funen. http://www.lighting.philips.com/main/projects/mini_iridium.wpd

Flux. Railer LED 15,9W 1310 mm. <http://www.flux.nu/produkter/produkt/50-002-1310.html>

Byggros. Vector Wall® - ett komplett stödmursystem. <http://www.byggros.com/sv/produkter/4000-stodmurar-bullervallar/stodmur-vector-wall>

Trafikverket. Miljöanpassning av genomsiktliga skärmar för fåglar. 2013. http://www.trafikverket.se/PageFiles/101360/temablad_miljo_glasskarmar_sept_2013.pdf

Stenmagasinet. Murar i natursten. http://www.stenmagasinet.se/userfiles/file/utemiljo_kap8.pdf

Hammarby bruk. Skyddsräcke. <http://www.hammarbybruk.se/produkt.asp?id=17&katid=12>



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

www.trafikverket.se