

## VÄGPLAN - SAMRÅDSREDOGÖRELSE

# Väg 261 Ekerövägen

Ekerö kommun, Stockholms län

Granskningshandling 2014-11-26

TRV 2012/19667

**Trafikverket**

Postadress: 172 90 Sundbyberg,

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Vägplan – Samrådsredogörelse, Väg 261 Ekerövägen

Författare: Stig Hagström/Lena Norberg, WSP Samhällsbyggnad

Dokumentdatum: 2014-11-26

Version: Granskningshandling

Kontaktperson: Karin Stadler, Trafikverket 0771-921 921

## INNEHÅLL

|   |           |
|---|-----------|
| <b>LÄSANVISNING</b> .....   | <b>4</b>  |
| <b>1. PROJEKTET VÄG 261 EKERÖVÄGEN</b> .....                              | <b>5</b>  |
| 1.1 Planeringsförutsättningar .....                                       | 5         |
| 1.2 Projekt mål och vägplan.....  | 5         |
| 1.3 Utredningar och samråd i tidigare skeden .....                        | 6         |
| 1.4 Samrådsprocessen för vägplanen för Ekerövägen.....                    | 7         |
| 1.5 Fortsatta prövningar .....  | 9         |
| <b>2. SAMMANFATTNINGAR AV SYNPUNKTER SOM LÄMNATS UNDER SAMRÅDET</b> ..... | <b>10</b> |
| 2.1 Statliga myndigheter .....  | 10        |
| 2.2 Kommuner och kommunala bolag .....                                    | 13        |
| 2.3 Organisationer .....  | 15        |
| 2.4 Företag .....   | 20        |
| <b>3. GEOGRAFISKT GRUPPERADE SYNPUNKTER</b> .....                         | <b>21</b> |
| 3.1 Generella synpunkter – hela sträckan .....                            | 21        |
| 3.2 Tappström.....  | 28        |
| 3.3 Lindö .....   | 29        |
| 3.4 Edeby till Kanton.....  | 31        |
| 3.5 Kanton till och med Drottningholm (Världsarvet) .....                 | 32        |
| 3.6 Drottningholmsbron och Kärsö .....                                    | 38        |
| 3.7 Nockebybron och Nockeby.....  | 39        |

# Läsanvisning

Den 1 januari 2013 trädde ändringar i väglagen i kraft som innebär att den tidigare arbetsgången med förstudie-vägutredning-arbetsplan har ersatts av en sammanhållen planeringsprocess – vägplan – som inleds med en förutsättningslös analys med tillämpning av fyrstegsprincipen, av Trafikverket benämnd åtgärdsvalsstudie, ÅVS.

Förändringen av väglagen har haft konsekvenser för samrådsprocessen. Tidigare var samrådet koncentrerat till ett antal fasta samrådstillfällen som dokumenterades i protokoll och sammanfattades i samrådsredogörelser som speglade uppfattningar om förstudie, vägutredningen och arbetsplan vid samrådstillfället. I det nya planeringssystemet är samrådet en löpande process och samrådsredogörelsen ett levande dokument som ska spegla samrådets utveckling till dess ett förslag till vägplan är utarbetat och ställs ut för granskning.

Projektet Väg 261 Ekerövägen inleddes innan de nya reglerna trädde i kraft men följer nu de nya. Under arbetet med en vägplan ska samråd ske med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Eftersom vägplanen för Ekerövägen har betydelse för kollektivtrafiken, ska samråd även ske med SL. Samrådet ska avse vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

Denna samrådsredogörelse sammanfattar samrådsprocessen sedan arbetet med vägplanen inleddes våren 2012 fram till 2014-11-28 då förslaget till vägplan ställs ut för granskning. Den omfattar de löpande kontakter som skett med berörda aktörer, samrådsmöten och de synpunkter som kommit in till projektet per brev och mail.

För att göra det lättare för läsaren presenteras synpunkterna dels efter vem som lämnat dem, dels vilket område som berörs (hela sträckan och respektive delsträcka). Synpunkter från statliga myndigheter, kommuner, organisationer och företag refereras i kapitel 2. *Sammanfattningar av synpunkter som lämnats under samrådet.* Synpunkter från enskilda refereras i kapitel 3. *Geografiskt grupperade synpunkter.*

Eftersom synpunkter lämnats under hela utredningsprocessen och eftersom många aktörer har likartade – eller motstridiga – synpunkter på samma fråga har Trafikverkets kommentarer förts till kapitel 3. Kommentarererna speglar utredningsläget för vägplanen i november 2014.

Samtliga inkomna synpunkter, yttranden och remissvar samt anteckningar och protokoll från samrådsmöten finns diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2012/19667.

# 1. Projektet Väg 261 Ekerövägen

## 1.1 Planeringsförutsättningar

Befolkningsökningen i Stockholmsregionen är stark och efterfrågan på bostäder stor i Stockholm med kranskommuner inklusive Ekerö kommun, vars översiktsplan omfattar utbyggnad med cirka 4 000 bostäder fram till 2030. Till dess E4 Förbifart Stockholm öppnas är väg 261 Ekerövägen den enda fasta vägförbindelsen mellan Ekerö och Stockholm, och Ekerö är således starkt beroende av att vägens funktionalitet. Ekerövägen kännetecknas idag av tät trafik med bil och buss och omfattande köbildning i rusningstid. Den är störningskänslig med otillräcklig säkerhet både för skyddade och oskyddade trafikanter. Ekerö kommun har därför behov av en långsiktig hållbar robust trafiklösning.

Planeringsförutsättningarna för en ombyggnad av Ekerövägen är speciella på grund av att vägen går genom världsarvet Drottningholm. Vägen går också genom delar av Lovö, Kårsön och Lindö som är utpekade som riksintresse för kulturmiljövården och för totalförsvaret. Intill vägplanen finns även ett Natura 2000-område på Kårsön. Lovö, Kårsön och Fågelön med omkringliggande mindre öar utgör sedan 2014 ett naturreservat, men en planerad ombyggnad av Ekerövägen hindras inte av reservatsbeslutet.

Projektet Ekerövägen har en koppling till projektet Förbifart Stockholm vars arbetsplan, som vunnit laga kraft, omfattar Ekerövägen från och med Lindötunneln till Edeby. De två projekten är också sammankopplade genom den överenskommelse som träffades i april 2011 mellan Trafikverket, Ekerö kommun, Statens fastighetsverk och Riksantikvarieämbetet om inriktning för fortsatt arbete med Förbifart Stockholms anslutning till Ekerövägen och Ekerövägens ombyggnad. Projekten planeras och genomförs dock fristående från varandra men samordnat under samma tidsperiod.

## 1.2 Projekt mål och vägplan

Trafikverket planerar att bygga om Ekerövägen för att förbättra trafiksituationen för dem som bor och arbetar i Ekerö kommun. Projektmålen baseras på de övergripande transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen.

### *Funktionsmål – tillgänglighet*

- Kollektivtrafikens andel av personresor ska öka.
- Fordonstrafikens framkomlighet ska förbättras.

### *Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa*

- Världsarvet med dess buffertzoner och riksintressenas natur- och kulturvården ska bevaras, vårdas och utvecklas.
- Trafiksäkerheten på sträckan ska förbättras.

Vägen planeras att byggas om på två delsträckor: från Tappström, norr om korsningen med Bryggavägen och Tappströmsvägen till Lindötunneln (västra delen) och från Edeby till Nockeby vid korsningen med Gubbkärrsvägen i Stockholms stad (östra delen). På Lovö ansluter Förbifart Stockholm till Ekerövägen i två cirkulationsplatser. Den del av

Ekerövägen, som sträcker sig från strax väster/söder om Lindötunneln till Edeby, ingår i arbetsplanen för Förbifart Stockholm.

Enligt vägplanen ska Ekerövägen byggas om från tre körfält till fyra varav två reserveras för kollektivtrafik under rusningstid. En ny bro anläggs över Tappströmskanalen och den gamla bron rivs. I samband med ombyggnaden av den östra delsträckan flyttas gång- och cykelbanan till ett läge söder/öster om vägen. Gångbana på den norra sidan behålls där det behövs för att gående ska kunna nå viktiga målpunkter, till exempel busshållplatser. Korsningen med Färentunavägen flyttas västerut och ges en mer kapacitetsstark utformning med gång- och cykeltrafik i en port under Färentunavägen. Signalreglerade korsningar på sträckan effektiviseras och på Drottningholmsmalmen stängs två utfarter mot väg 261. I vägplanen ingår också breddning av Drottningholmsbron och Nockebybron samt skyddsåtgärder i form av bland annat bullerskydd och dagvattenåtgärder.

### **1.3 Utredningar och samråd i tidigare skeden**

Vägplanen för Ekerövägen har föregåtts av en förstudie i flera delar.

#### *1.3.1 Förstudie*

Trafikverket inledde 2008 en förstudie i syfte att utreda olika kapacitetshöjande åtgärder på Ekerövägen. I förstudien beskrivs enligt "fyrstegsprincipen" åtgärder som kan påverka behovet av transporter och val av transportsätt eller som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon samt fyra möjliga huvudåtgärder. Förstudien var på samråd 1-22 december 2009. Förstudiens slutsats var att Ekerövägens komplexitet gör att många frågor måste utredas ytterligare innan slutgiltig åtgärd väljs.

#### *1.3.2 Fördjupad studie om reversibla körfält*

Under 2010 genomfördes en fördjupad studie om reversibla körfält. Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Stockholm, avförde emellertid i mars 2012 denna trafiklösning. Reversibla körfält skulle visserligen, principiellt, kunna vara ett bra sätt att förbättra framkomligheten för busstrafiken under eftermiddagens rusningstrafik, men en sådan lösning kräver ett stort tillskott av trafikordningar såsom portaler, skyltar, bommar och signaler vilket inte anses vara förenligt med världsarvet. Lösningen kräver också cirkulationsplatser vilka inte går att anlägga inom vägområdet. När Förbifart Stockholm öppnats kommer dessutom trafikens riktningfördelning att jämnas ut, vilket innebär att en reversibel lösning inte längre skulle fungera.

#### *1.3.3 Överenskommelse mellan Trafikverket, Statens fastighetsverk, Riksantikvarieämbetet och Ekerö kommun*

2011 gjordes en överenskommelse mellan Trafikverket, Statens fastighetsverk, Riksantikvarieämbetet och Ekerö kommun om inriktning för fortsatt arbete med Förbifart Stockholms anslutning till Ekerövägen och Ekerövägens ombyggnad. Överenskommelsen innebär bland annat att Ekerövägen ska byggas om till en smal fyrfältsväg med busskörfält i syfte att åstadkomma en robust väg- och kollektivtrafikförbindelse mellan Ekerö centrum och Nockeby. Den ombyggda vägen ska utformas så att värdena i världsarvet, byggnadsminnet respektive riksintresset, inte hotas.

#### *1.3.4 Fördjupad studie om smal fyrfältsväg med busskörfält*

Som en följd av överenskommelsen kompletterades förstudien under 2011 med en fördjupad studie av en smal fyrfältsväg med busskörfält. Studien var på samråd juni–september 2011. Samtidigt redovisades också studien om reversibla körfält.

Kontinuerliga samråd med parterna i överenskommelsen samt med SL, Ståthållarämbetet, Stockholms stad och Länsstyrelsen för Stockholms län ägde rum vid regelbundna möten.

#### *1.3.5 Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan*

Länsstyrelsen har vid två tillfällen, 19 mars 2010 och 12 januari 2012, beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Vid det senare tillfället konstaterades att vägen berör ett område med många starka bevarandebestånd, riksintressen för natur och kultur, världsarv för Drottningholms slott samt byggnadsminne. Ekerövägen berör också det område för vilket länsstyrelsen 2014 bildat ett naturreservat på Lovö-Kärsön.

Länsstyrelsen förutsätter att projektets miljökonsekvensbeskrivning, MKB:n, redovisar samtliga behandlade alternativ och skälen till varför de, som inte längre är aktuella, avförts. Vidare ska det i MKB:n framgå hur bevarandebestånden liksom Ekerö kommuns behov av framkomlighet avses tillgodoses.

#### *1.3.6 Heritage Impact Assessment (HIA)*

Trafikverket uppdrog 2011 åt arkitekt Katri Lisitzin att genomföra en Heritage Impact Assessment (HIA), en kulturarvsbedömning, av effekterna på världsarvet Drottningholm av Förbifart Stockholm och Ekerövägen. Studien, som presenterades i februari 2012, följer den metodik som tagits fram av ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), UNESCO:s expertkommitté för frågor som rör kulturarv och världsarvskonventionen. Studiens slutsatser är att den största påverkan på världsarvet härrör från trafiken genom Drottningholm. Alla åtgärder som kan minska den nuvarande trafikmängden och bevara världsarvets historiska karaktär och sammanhang bör vidtas. Arbetet med att definiera en buffertzon, som ska bedömas av ICOMOS och antas av världsarvskommittén, bör prioriteras högt.

Förslagen i 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.

## **1.4 Samrådsprocessen för vägplanen för Ekerövägen**

I mars 2012 beslöt Trafikverket att inleda arbetet med en vägplan (ursprungligen benämnd arbetsplan) för Ekerövägen. Som ett led i vägplanarbetet utarbetade Trafikverket – i enlighet med den nya planeringsmodell som införts 2013 – en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Syftet med studien har varit att identifiera och utreda åtgärder som kan förbättra trafiksituationen på Ekerövägen, i första hand sådana som inte kräver om- eller nybyggnation.

Samrådsprocessen, som varit omfattande med många möten och omfattande skriftväxling, har pågått löpande.

#### *1.4.1 Berörda enskilda, organisationer och allmänheten*

Trafikverket har kontinuerligt mottagit och besvarat synpunkter från allmänhet och organisationer via post, e-post, Trafikverkets hemsida och telefonsamtal. Information om projektets innehåll och hur det framskrider har också skickats ut som nyhetsbrev till boende på Ekerö och vid Nockeby. Trafikverket har även hållit samrådsmöten om projektet som helhet och om specifika utformningsfrågor.

Ett inledande samrådsmöte för allmänheten hölls 12 december 2012 i Tappströmsskolans matsal i Ekerö centrum där Trafikverket presenterade projektets övergripande problemställningar och utmaningar samt vilka lösningar som Trafikverket ämnade pröva i det fortsatta arbetet. Inbjudan till mötet annonserades i DN, SvD, Mälaröarnas Nyheter och Mitti Bromma och information om mötet samt samrådshandlingar och informationsmaterial lades även upp på Trafikverkets hemsida.

Den 13 juni 2013 hölls ett samrådsmöte för berörda fastighetsägare, för dem som kan antas bli påverkade av buller samt för allmänheten. Inför samrådet togs en samrådshandling fram, innehållande ett förslag till vägplan samt ett utkast till miljökonsekvensbeskrivning. Inbjudan till samrådsmötet gick ut med post till de enskilda som kan bli berörda av markintrång och buller enligt aktuell fastighetsförteckning samt till organisationer 14 dagar före mötet. Inbjudan till allmänheten annonserades i DN, Mälaröarnas Nyheter och Mitti Bromma samt i ett oadresserat reklamutskick till alla hushåll och verksamma på Ekerö och i Nockeby. Information om mötet lades även upp på Trafikverkets hemsida. Samtidigt lades också samrådsunderlaget och en informationsfolder om projektet upp på hemsidan. Samrådshandlingen hölls även tillgängligt på Trafikverket Region Stockholms kontor i Solna samt i kommunhuset på Ekerö under tiden 5 maj till 20 juni 2013. Av materialet framgick tydligt att det inte var ett fullständigt förslag till vägplan utan att det snarast kunde "betraktas som en ögonblicksbild av det pågående planeringsarbetet."

Ett samrådsmöte hölls i februari 2014 med boende vid Tappström 1 där Trafikverket presenterade motiv för den föreslagna västliga placeringen av Tappströmsbron. Ett samrådsmöte har även hållits med boende på Lovö om placering av gångbana vid Finnbo. Vid båda mötena diskuterades den förväntade av ökningen av trafikmängden och problem med buller.

#### *1.4.2 Länsstyrelsen*

Återkommande möten har hållits med länsstyrelsen under hela vägplaneskedet där bland annat miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning, risker och översvämningssproblematik samt kulturmiljöfrågor har behandlats. De återkommande mötena har gjort det möjligt att tidigt ta hänsyn till länsstyrelsens synpunkter och har också underlättat länsstyrelsens granskning inför godkännandet av MKB.

#### *1.4.3 Ekerö kommun, Stockholms stad och Stockholms läns landsting*

Återkommande samrådsmöten har också hållits både med Ekerö kommun och Stockholms stad gällande exempelvis utformningsfrågor och berörda detaljplaner. Mötena har gjort det möjligt för Trafikverket att tidigt ta hänsyn till kommunernas synpunkter. Samrådsmöten har även hållits med Stockholms läns landsting (SLL) och SL om kollektivtrafiken. Bland annat har placering och utformning av busshållplatser diskuterats i syfte att öka kollektivtrafikens attraktivitet.



#### *1.4.4 Extern samrådsgrupp för vägprojekten på Lovö*

För att bevaka att de fyra parternas förpliktelser enligt överenskommelsen uppfylls har en samrådsgrupp skapats med representanter från parterna samt länsstyrelsen. I gruppen, benämnd Extern samrådsgrupp, ingår regionchefen för Trafikverket Stockholm, projektchefen för E4 Förbifart Stockholm, fastighetschefen för kungliga slott på Statens fastighetsverk, överantikvarien vid Riksantikvarieämbetet, kommunstyrelsens ordförande i Ekerö kommun samt samhällsbyggnadsdirektören vid länsstyrelsen. Gruppen har kontinuerligt sammanträtt under tiden för arbetet med vägplanen för Ekerövägen.

#### *1.4.5 Arbetsgrupp, s.k. satellitgrupp*

Vidare har en arbetsgrupp, s.k. satellitgrupp, med tjänstemän hos överenskommelsens parter sammanträtt kontinuerligt, i olika konstellationer, under arbetet med vägplanen för att för att hantera olika detaljfrågor.

#### *1.4.6 Lovögruppen*

Återkommande samrådsmöten har även hållits med parterna i överenskommelsen och representanter från länsstyrelsen, Ståthållarämbetet, Stockholms läns landsting, Försvarets radioanstalt och Stockholms stad, den s.k. Lovögruppen. Trafikverkets representanter från både projekt Ekerövägen och projekt Förbifart Stockholm har varit föredragande vid dessa möten.

Lovögruppen har vid mötena informerats om läget inom de båda projekten samt om gemensamma frågor såsom exempelvis arbetet med naturreservat Lovö och rapportering till och från UNESCO gällande världsarvet Drottningholms status.

### **1.5 Fortsatta prövningar**

Trafikverkets bedömning är att följande tillstånd, dispenser och samråd kommer att krävas:

- tillstånd för vattenverksamhet, miljöbalken 11 kap 9§, för att bygga ny bro och riva befintlig bro vid Tappström,
- dispens från strandskyddet och det generella biotopskyddet, till exempel för alléer, för åtgärder som inte fastställs i vägplanen enligt kap 7 miljöbalken 18 a-b §§,
- tillstånd från länsstyrelsen enligt kulturmiljölagen (KML) att göra intrång i fornlämningar och/eller tillhörande skyddsområden eller avlägsna fast fornlämning,
- tillstånd från Riksantikvarieämbetet för ändring av statligt byggnadsminne,
- anmälan till länsstyrelsen om vattenverksamhet avseende breddning av Nockbybron och Drottningholmsbron.

## 2. Sammanfattningar av synpunkter som lämnats under samrådet

### 2.1 Statliga myndigheter

#### 2.1.1 Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen har i sitt beslut om betydande miljöpåverkan (2012-01-12) angett att man förutsätter att MKB:n för vägplanen redovisar samtliga behandlade alternativ och skälen till att de som inte längre är aktuella har avförts. Länsstyrelsen anser att Förbifart Stockholm bör ingå som en förutsättning i nollalternativet i MKB för vägplanen.

Länsstyrelsen har vidare framfört att viktigare än traditionella naturvårdsfrågor är att i projektet hantera vägens barriärverkan för människor som gående eller på cykel vill ta del av områdets natur. Ett fortsatt aktivt jordbruk på Lovö och de andra öarna är dessutom mycket väsentligt för områdets naturvärden och inte minst kulturvärden. Dessa frågor bör ges en högre prioritet i MKB-arbetet.

Länsstyrelsen har framhållit att fastställda miljö kvalitetsnormer för Mälaren och Tullingeåsen-Ekebyhov ska följas och att vattenförekomsternas status inte försämras. Länsstyrelsen ser därför positivt på att Trafikverket tagit fram handbok där man framhåller att man vid planering av vägar ska beakta yt- och grundvattnets behov av skydd samt behov av skyddsåtgärder för att garantera att miljö kvalitetsnormer följs.

Länsstyrelsen har påmint om att vattenförekomsten Mälaren-Stockholm omfattas av ett undantag i form av tidsfrist fram till 2021 från miljö kvalitetsnormen ”god kemisk ytvattenstatus” eftersom det i dagsläget är tekniskt omöjligt att genomföra åtgärder som minskar koncentrationerna av de förorenade ämnena i vattenförekomsten till 2015. Detta måste beaktas vid kommande arbeten i vatten.

Länsstyrelsen har framfört att vattendrag på öarna i området samt parkdammarna i Drottningholms engelska park inte omfattas av det generella biotopskyddet.

Det finns enligt länsstyrelsen skäl att göra en fullständig riskanalys på grund av projektets omfattning och det faktum att vägen utgör primär transportled för farligt gods. I detta fall rör det sig visserligen om en väsentlig ombyggnad och inte en helt ny väg, men projektet är så omfattande att det bör betraktas på samma sätt som nybyggnad. Om det visar sig att kostnaderna blir orimligt höga eller att viktiga kulturhistoriska värden går förlorade kan en lägre ambitionsnivå på skyddsåtgärder accepteras.

Nyttillkommande bebyggelse och infrastruktur ska anpassas i höjd till befarade översvämningar upp till en nivå av + 2,8 m enligt höjdsystem RH2000.

#### 2.1.2 Försvarets Radioanstalt, FRA

FRA motsätter sig inte ombyggnationen av Ekerövägen under förutsättning att möjligheterna att trafiksäkert ta sig till och från FRA med buss, bil, cykel eller till fots inte försämras. När gång- och cykelvägen flyttas till söder/öster om Ekerövägen försämras säkerheten för gående och cyklister till och från FRA. FRA framhåller att signalregleringen även ska innefatta gång- och cykeltrafik och passager ska vara säkra också under ombyggnadstiden. FRA anser vidare att trafikfarliga situationer kan uppstå vid

busshållplatsen vid Drottningholms slott där det kan behövas en tydlig markering alternativt avgränsning mellan gående/bussresenärer och cyklister.

FRA anser att beskrivning av riksintresset för totalförsvaret är felaktig: riksintresset omfattar en stor del av mellersta Lovö inkl. Ekerövägen mellan Karusellplan och Finnbo och skyddszonen omfattar hela Lovö. Restriktioner för skyddszonen, som framgår av Ekerö kommuns översiktsplan, bör redovisas.

FRA har inget att erinra mot att en yta söder om Finnbo används för etablering under byggtiden.

### 2.1.3 Riksantikvarieämbetet, RAÄ

RAÄ anser att vägplanen tydligt ska koppla till slutsatser som HIA 1 dragit och HIA 2 kommer att göra. Vidare anser RAÄ att det inom *hela* världsarvsområdet (från Kanton till Drottningholm) bör vara samma låga hastighet (30 km/h), samma bredd på gång-/cykelvägen (3,5 m) och samma beläggning (grus). Av handlingarna bör också framgå att man avser att påbörja utredning av behov av trafikregering på Ekerövägen och se över möjligheterna till passage över vägen inom världsarvsområdet för gående.

RAÄ vill understryka vikten av att lägsta möjliga hastighet genom världsarvet väljs för att minimera vägens barriäreffekt och buller men även med hänsyn till besökarnas säkerhet samt med hänsyn till möjligheterna att använda vägen för jord- och skogsbruksmaskiner och därmed hålla det kulturhistoriska landskapet hävdat.

Initialt begärde RAÄ att Trafikverket ska utreda plantering av alléträd mellan Kanton och Vilan; senare har begäran utsträckts till att omfatta sträckan ända fram till Malmen. Behovet av visuell avskärmning är stort, men utformning kräver ytterligare studier för anpassningen till engelska parkens karaktär.

RAÄ anser vidare att redovisningen av åtgärdsvalsstudien är bristfällig.

### 2.1.4 Sjöfartsverket

Sjöfartsverket anser att farleden under Tappströmsbron är en allmän farled och därmed ingår i ett stort nät av farleder som staten ansvarar för. Sjöfartsverkets grundinställning är att den infrastruktur som finns för sjöfart ska bevaras och det är verkets uppgift att bevaka så att andra intressen inte försvårar användningen av infrastrukturen.

Sjöfartsverket yrkar att bron även i framtiden förblir öppningsbar. Redan idag är sjöfartens möjligheter att nyttja sin infrastruktur begränsade av de spärrtider som finns för öppnande av bron, på morgonen och eftermiddag. Att samhällsnyttiga funktioner skulle hindras på grund av att bron är öppningsbar är svårt att se.

### 2.1.5 Statens fastighetsverk, SFV

SFV konstaterar i juni 2014 att verkets ”synpunkter har tidigare framför allt haft som utgångspunkt att skydda världsarvet. När det nu planeras för en omfattande ombyggnad ser vi det som ytterst nödvändigt att Trafikverket tar sitt ansvar för säkerheten längs vägen”.

Synpunkter som rör skyddet för världsarvet är att dagens trafikmängd måste minska och att Trafikverket redan nu bör redovisa åtgärder som försök med bussfil i båda riktningarna mellan Brommaplan och Nockebybron. Åtgärder måste vidtas för att hindra smittrafik till och från Brommaplan när Förbifart Stockholm öppnas.

SFV arbetar med ett vårdprogram för Drottningholmsvägen. Samordning måste ske mellan Trafikverkets förslag till gestaltning av vägen genom världsarvsområdet och vårdprogrammet. Resultaten från den fortsatta utredningen HIA 2 bör påverka den fortsatta planeringen.

Vägutrustning som belysning och möblering längs Ekerövägen bör vara enhetlig när det gäller form, ytbehandling och färg samt harmoniera med den som finns inom Drottningholms slotts- och parkområde.

SFV är positiv till att vänstersvängfält och bussfickor tas bort vid entrén till Drottningholm. Ekerövägen och gång- och cykelvägen bör inte vara bredare än 3,5 m. Karusellplan är inte lämplig som infartsparkering. Initialt önskade SFV att en allé längs Ekerövägen mellan Vilan och Kantongatan/Lovö Kyrkallé skulle utredas; senare utsträcktes önskemålet om utredning till att omfatta sträckan fram till Malmen. Träden skulle kunna påverka trafikanterna att hålla låg hastighet inom hela världsarvsområdet.

Samma låga maxhastighet bör gälla inom hela världsarvsområdet (30 km/h). Det är av största vikt att hastigheten är mycket låg vid övergångsstället vid Kantongatan som dagligen används av elever vid Drottningholmskolan, ridande, gående och cyklister. Låg hastighet skulle också minska trafikbullret vid Kantongatans västra del, i Drottningholmsparken och vid Kina slott. Trafiksignaler bör ses över och trimmas vid Drottningholmsmalmen, Rörbyvägen och Kantongatan/Lovö Kyrkallé.

SFV begär att planskilda korsningar utreds vid Drottningholms slott och vid korsningen Lovö Kyrkallé/Kantongatan. SFV har dock tidigare uttryckt att en planskild passage vid Kanton inte är förenlig med den kulturhistoriska miljön.

SFV motsätter sig att Malmbäckens utfart mot Ekerövägen stängs. Enbart utfart via Kvarnbacken räcker inte, men begränsning kan införas så att endast högersväng blir tillåten vid Malmbacken. Busslingan och pressbyråkiosken bör finnas kvar. Körslingans utformning och beläggning bör dock utredas.

SFV anser att det inte är klarlagt hur boende på den norra delen av Kärsön, på Smedjegårdsvägen, i Hemmet, vid Vilan och i Finnbo på ett trafiksäkert sätt kan komma till föreslagen gång- och cykelväg samt till närmaste busshållplats.

SFV anser att det blir svårare att ta sig från Edeby gård till marker norr om Ekerövägen samt till och från jordbruksmark längst vägen; detta måste utredas vidare. Ekerövägens barriäreffekt kommer att öka men befintliga på- och avfarter till åkerfälten måste vara kvar.

Korsningen vid Edeby måste utformas på ett trafiksäkert sätt så att trafikanter kan svänga vänster in på vägen till Edeby. Dagvatten måste tas om hand på ett sätt som harmonierar med omgivande park- och jordbrukslandskap och på ett sätt som inte påverkar åkermarkens dränering.

SFV motsätter sig föreslagna etableringsytor på Lovö som tar jordbruksmark i anspråk och en studerad etableringsyta vid Eriksbergsvägen. Det statliga byggnadsminnet kommer att utökas i framtiden och etableringsytan kommer då att ligga inom gränsen för byggnadsminnet. SFV motsätter sig också föreslagna etableringsytor vid Rörbyvägen.

#### 2.1.6 Statens geotekniska institut, SGI

SGI bedömer att de byggnadstekniska förutsättningarna är tillräckligt väl beskrivna för vägplaneskedet och ser inga betydande svårigheter från geoteknisk eller miljögeoteknisk synpunkt. SGI vill dock uppmärksamma Trafikverket på att man med lera som undergrund kan få problem med stabilitet och sättningar vid ombyggnad av befintliga gång- och cykelvägar till användning för tyngre fordon. Likaså bör Trafikverket vara uppmärksam på att diken och eventuella uppehållsdammar för vägdagvattenrening ska anläggas så att stabiliteten blir tillfredsställande.

SGI bedömer att Trafikverkets beskrivning har en hög ambition när det gäller att skydda yt- och grundvattenförekomster.

#### 2.1.7 Ståthållarämbetet

Ståthållarämbetet är mån om världsarvets bevarande och förordar låga hastigheter genom världsarvet samt begär omedelbara insatser för att minska genomfartstrafik. Ämbetet motsätter sig också alltför stora ingrepp inom världsarvsområdet och framhåller att gestaltungsfrågor är viktiga att beakta.

#### 2.1.8 Sveriges geologiska undersökning, SGU

SGU påpekar att den planerade ombyggnationen passerar en grundvattenförekomst vid Malmvik och att det där krävs försiktighet vid entreprenadarbete. För ytterligare information hänvisas till SGU:s databaser samt Vatteninformationssystem Sverige (VISS).

## 2.2 Kommuner och kommunala bolag

### 2.2.1 Ekerö kommun

Kommunen godtar inte indelningen i flera vägplaner. Bara om ombyggnadsarbetena genomförs i sin helhet ger projektet de nyttoeffekter som nu definitivt erfordras. För kommunen är det angeläget att säkra en helhetslösning med avseende på Förbifart Stockholm och breddning av Ekerövägen.

Trimningsåtgärder måste prioriteras för att skyndsamt hantera framkomlighet, tillgänglighet, sårbarhetsavvägning och trafiksäkerhet. Exempel på sådana åtgärder är pendelbåtar mellan Ekerö centrum och Stockholms stadshus, ny bussförbindelse på sträckan Ekerö centrum-Flemingsberg (via färja), ny direktbusslinje på sträckan Ekerö centrum-Brommaplan, samordnat trafiksignalsystem mellan Lovö och Brommaplan, elcykelutlåning mm.

Under inga omständigheter kommer materialtransporter längs Ekerövägen – som kopplas till vägbyggnadsarbetena – att godtas, framför allt inte genom Ekerö centrum och Jungfrusund. Berg- och materialtransporter ska ske med båt och kommunen efterlyser åtgärder från Trafikverket för att skaffa nödvändiga myndighetstillstånd för transporter via tillfälliga hamnar.

Den HIA som ska överlämnas till UNESCO får inte innehålla argument utan lagstöd. I preliminär version av HIA skrivs bl.a. att ingen ökning av antalet fordon på Ekerövägen nu får medges.

Någon avgränsning av världsarvet Drottningholm, i formen av beslut genom UNESCO:s försorg, har inte gått att belägga. Trafikverket kan i vägplanen inte lämna uppgifter som inte styrkts.

Det är mycket angeläget att tidplanen för projekt Ekerövägen forceras, eftersom planeringen för reversibilitet inte längre bedöms vara genomförbar.

Vattenvägarna på Mälaren måste användas effektivt. Främst pendelbåtar men även fordonsfärjor kan komma att utgöra viktiga komplement till annan trafik till och från Stockholm.

Kommunen önskar att Trafikverket gör en fördjupad analys av möjligheten att anlägga en cirkulationsplats vid Malmvik istället för trevägskorsning med trafiksignaler. Kommunen önskar likaledes cirkulationsplatser vid Kanton samt vid Rörbyvägen.

Kommunen önskar en passageväg under marknivå vid Kanton för gång- och cykeltrafik samt vid Hertigarnas stall. Trapplösning, istället för ramplösning för rörelsehindrade, bör skyndsamt utredas.

Kommunen begär fullgott bullerskydd för bostadsbebyggelsen kring Tappström, söder om det område som blir föremål för förändringsåtgärder. Kommunen önskar att den bullerskärm som Trafikverket planerat ska förlängas; fasadåtgärder blir då inte nödvändiga. Trafikverket bör vidare ta hänsyn till en badplats, strandpromenad och ungdomsgård i området. Bullerskärmen bör vara relativt lågt med tanke på utblicken från vägen över Tappström och Ekerö centrum. Kommunen anser vidare att maxhastigheten bör sättas till 60 km/h. Om fasadåtgärder måste vidtas bör Trafikverket ta hänsyn till att arkitekturen i området är speciell.

Kommunen begär att vägplanen förlängs, från södra brofästet till fyrvägskorsningen (har saknats på kartbild).

Kommunen anser att bron mellan Tappström och Malmvik ska vara öppningsbar.

Kommunen påtalar att det måste finnas angöringsvägar till och från Drottningholm under tiden då breddningen av Ekerövägen pågår.

Kommunen begär ett långsiktigt skydd för Griftegården. Det är angeläget att Ekerövägen inte breddas mot söder eftersom avståndet till kolumbariet inte får reduceras.

Kommunen anser att förflyttning av skjutbana vid Tillflykten bör ingå i vägplanen.

### 2.2.2 Stockholms stad

Stockholms stad meddelar att ingen detaljplaneändring krävs vid vägplanens sträckning vid Nockeby. Staden ställer sig positivt till anläggande av gång- och cykelbanan på den östra sidan av Ekerövägen då detta stämmer väl överens med stadens kommande planering för sträckan Nockeby – Brommaplan. Breddningen av Nockebybron kan troligen hanteras som mindre avvikelse från gällande detaljplan om de berörda fastighetsägarna går med på detta.

### 2.2.3 Stockholm Vatten

Stockholm Vatten efterfrågar en översiktlig bild i form av kartor och/eller principskisser över de olika vatten som kommer att genereras av ombyggnaden samt av driften av Ekerövägen (vilka typer av vatten som uppstår/kan uppstå, uppskattade volymer, från vilka ytor dessa vatten uppstår, vilka föroreningsrisker som är förknippade till dessa vatten, hur dessa vatten ska avledas och vart samt effekter av eventuella åtgärder för att minska föroreningsgraden/riskerna före avledning utanför vägområdet).

Stockholm Vatten påpekar vidare att tidvis under året, vanligtvis på sensommaren, är dammluckorna mellan Mälaren och Saltsjön helt stängda vilket ökar risken för att föroreningar från vägkorridoren ska nå råvattenintagen till vattenverken även om intagen ligger väster om dagvattenutsläpp från Ekerövägen (normal vattenström är österut). Åtgärder för att minska risken för föroreningar via dagvattenutsläpp bör vidtas både under byggnation och driftskede.

Stor hänsyn måste tas till Stockholm Vattens huvudsystem för dricksvatten, två huvudvattenledningar, som både korsar och ligger nära parallellt med vägområdet. Stockholm Vatten begär att kontinuerligt bli kontaktad under planering och byggande.

### 2.2.4 Storstockholms brandförsvaret

Brandförsvaret betonar vikten av säkerhet på vägsträckan, även under ombyggnad, och begär att framkomlighet för utryckningsfordon ska vara god även under ombyggnad. Östra Mälaren är vattenskyddsområde vilket ska beaktas även under ombyggnad.

## 2.3 Organisationer

### 2.3.1 Brf Stranden HSB (Tappström)

Bostadsrättsföreningen välkomnar en ombyggnad av Ekerövägen men anser att Trafikverkets bullerutredningar underskattar buller vid bostadsområdet som ligger högt med ett öppet landskap och vattenytor, som buller passerar. Föreningen önskar bullerskärm (inte högre än 1,2 m av hänsyn till landskapet) och en mer bullerabsorberande vägbeläggning än traditionell asfalt.

### 2.3.2 Brf Isbjörnen (Nockeby)

Bostadsrättsföreningen anser att Trafikverket behöver sätta upp bullerskärmar längs hela Nockebybron för att minska bullerproblemet, inte bara i den östra delen. Fönsteråtgärder på föreningens fönster är ett sämre alternativ.

### 2.3.3 Drottningholmsmalmens vägförening

Vägföreningen anser att den effektivaste förbättringen av sträckan Nockeby – trafikplats Förbifart Stockholm uppnås genom ett reversibelt körfält reserverat för kollektivtrafiken. Biltrafik till och från öarna bör i första hand använda Förbifart Stockholm och vägen genom Drottningholm stängas helt eller kraftigt reduceras för genomfartstrafik t.ex. genom vägavgift.

Om Ekerövägen ska breddas bör huvudalternativet vara att dra den i tunnel och ett andra alternativ att förlägga den i ett djupt dike vid passagen förbi Drottningholm och parken. Genomförs Trafikverkets plan bör vägen utformas som en lokalgata med låg hastighet (30 km/h) med hastighetsövervakning. Vägen bör stensättas och det bör finnas en trottoar på norra sidan, där majoriteten av de boende bor, samt ett stort antal fotgängarkorsningar.

Föreningen motsätter sig att utfarter från Malmen stängs av och att all trafik till och från Malmen ska ske via Kvarnbacken. Den detaljplan, som kommunen är i färd med att besluta, förutsätter att alla tre in- och utfarterna kan användas och att det finns parkeringsmöjligheter på ena sidan av Kvarnbacken. Om all trafik kommer att gå via Kvarnbacken kommer det vidare att krävas signalreglering vilket orsakar onödiga stopp i flödet på Ekerövägen.

Föreningen föreslår vidare en gångtunnel i anslutning till busshållplatserna. En sådan kan anslutas via en trappa istället för lång gångslänt. Med en signalreglerad fotgängar- och bilkörning vid Kårsö upprätthålls säkerheten utan nämnvärda stopp i trafikflödet.

Föreningen ifrågasätter om den fyrfältiga vägen behöver ha två fält reserverade för kollektivtrafik. Det skulle inte förbättra för biltrafiken så länge inte trafiksituationen vid Brommaplan är åtgärdad.

Föreningen förordar en enhetlig hastighetsbegränsning till 30 km/h genom hela Drottningholm. Föreningen påtalar också problem som den ökade cykeltrafiken skapar och rekommenderar cykelbanor, som med en tydlig markering hålls åtskilda från gångbanor och busshållplatser. Där cykelbana korsar en utfart till Ekerövägen kan en ”sluss” skapas för bilisten mellan vägen och cykelbanan, där bilisten kan invänta en lucka i trafiken utan att blockera cykelbanan.

Slutligen förordar föreningen att Pressbyrån får ligga kvar liksom även busslingen.

### 2.3.4 Edeby vägsamfällighet

Vägsamfälligheten, som omfattar 107 boende samt ridstallsverksamheten på Edeby Gård, yrkar på att vänstersvängmagasinet vid avfarten till Edebyvägen behålls eller en motsvarar lösning skapas. Det nuvarande förslaget innebär att alla måste åka till närmsta rondell med betydande framkomlighetsproblem i rusningstid.



### 2.3.5 Friluftsförbundet Mälaröarna

Friluftsförbundet anser att cykelbana måste behållas. Cykelvägen nyttjas flitigt och många kör väldigt snabbt. Detta ställer krav på hur cykelbanan utformas. Ombyggnad av cykelbanan bör planeras väl så att den byggs om den tid på året då lite färre använder den, d.v.s. på vintern. Cykelbanan ska inte ligga för nära Ekerövägen och inte lägre än körbanan då detta kan utgöra en trafiksäkerhetsrisk.

Viktigt är också med en gångtunnel vid Kanton eftersom många barn ska gå över vägen där. Det är också viktigt med en gångtunnel under vägen vid Drottningholm.

### 2.3.6 Föreningen Drottningholmsmalmen

Föreningen ansluter sig till de synpunkter som framförts av Drottningholmsmalmens vägförening och vill särskilt peka på sex omständigheter:

- Ekerövägen går genom världsarvet (som omfattar också den del av Malmen som ligger mellan Ekerövägen och Dragonvägen samt Orangeriet och Hemmet) och inte i kanten.
- Det blir nödvändigt att med avgifter eller andra trafikförsvärande åtgärder säkerställa att Ekerövägen inte blir en "smitväg" för bilister från södra förorterna och Mälaröarna till Stockholms innerstad.
- Ett reversibelt körfält är den mest adekvata åtgärden som inte kräver större förändringar.
- Föreningen ansluter sig till vad Vägföreningen skrivit angående in- och utfartstrafik vid Malmen och behovet av en gångtunnel i anslutning till busshållplatserna vid Drottningholm.
- Föreningen understryker att Pressbyrån vid Drottningholm måste få vara kvar och att det finns en vändslinga för bussar.
- Det är önskvärt att Ekerövägen genom världsarvet ges ett mer värdigt utseende genom lämplig stenbeläggning eller liknande. Detta kan markera att vägen går i ett stadsläkande område och medverka till att hastighetsbegränsningarna respekteras.

### 2.3.7 Föreningen Rädda Lovö

Föreningen begär: 1. en noggrannare utvärdering av möjligheterna att behålla trefältsvägsträckan förbi världsarvsområdet med mittfältet som reversibelt busskörfält för direktbussar/stombussar, 2. att kollektivtrafikens kapacitet, framkomlighet, tillgänglighet och komfort måste öka och bussar (gärna Bus Rapid Transit, BRT) mot Mälaröarna få ett reserverat körfält på eftermiddagarnas högtrafik, 3. att Förbifart Stockholms trafikplats Lovö flyttas till Lindö. Dessutom bör trafiken på vattenvägarna utvecklas.

Alternativet reversibelt busskörfält är en möjlig och kostnadseffektiv lösning som skulle bidra till att intrång inte behöver göras i världsarvet. Om fältet upplåts enbart för direktbussar med minskat antal busstopp ökar effektiviteten. Åtgärden bör räcka under många år.

Föreningen hävdar, med hänvisning till förstudien 2010, att det krävs en tillåtlighetsprövning av regeringen eftersom utredningsområdet är mer än 10 km långt.

Föreningen åberopar också förstudiens bedömning att vägavgift behövs på Ekerövägen när Förbifart Stockholm öppnats och vägavgifter införts på Essingeleden. Annars kan Ekerövägen bli en attraktiv smitväg.

Anslutningen mellan Edeby och Förbifart Stockholm behövs inte och bör inte byggas eftersom den skulle generera mer biltrafik genom världsarvet och ytterligare öka kvävebelastningen på det störningskänsliga Natura 2000-området.

Föreningen för fram den alternativa möjligheten att bygga en vägtunnel – grund sänktunnel – från Kanton till Kärson (avtagsvägen mot Brostugan). Spårförbindelser kan upprättas både norrut och söderut och om spårfordon är lätta kan de följa med specialbyggda färjor över vattenvägarna.

Föreningen påpekar att för de flesta mälarebbar blir det kortare körsträcka och körtid till Förbifart Stockholm om trafikplatsen anläggs på Lindö istället för på Lovö. Detta skulle också medföra mindre trafik genom världsarvet. Trafikplatsen kan ges en enklare utformning, som innebär att de som kommer från utfartstunnlarna måste köra söderut mot Tappströmsrondellen.

### 2.3.8 ICOMOS Sverige

ICOMOS konstaterar att samrådsunderlaget från maj 2013 visar att trafikmängden genom Drottningholm kommer att öka och anser att förslaget måste omarbetas och alternativa lösningar presenteras som visar hur dagens trafikmängd kan minska. Oberoende av trafikmängden bör hastigheten på vägen begränsas så att bullerbelastningen på byggnaderna i området och i utemiljön hålls nere och barriäreffekten minskar. ICOMOS ser fram mot fas 2 av den påbörjade Heritage Impact Assessment och kommer då att ta ställning till hur förslaget påverkar världsarvet Drottningholm. Eventuellt kan det bli nödvändigt med en utvärdering av fristående internationella experter.

### 2.3.9 KFUM Bromma

KFUM Bromma arrenderar aktivitets- och lägergården Kärsgården. Verksamheten är beroende av en väl fungerande och trafiksäkert ordnad av- och tillfart till Ekerövägen. Föreningen framhåller vikten av att tillräcklig mark avsätts för korsningen med tillhörande av- och påfarter. Den nya korsningen kan kräva en utvidgning av markområdet i förhållande till vad som angivits på länsstyrelsens kartor över Lovö Kärso naturvårdsområde. När Ekerövägen breddas kan mark också behöva tas i anspråk på vägens norra sida från korsningen vid Nockebybrons fäste på Kärson. Den marken används idag som transportled till pumpstationerna för vatten och avlopp som ligger vid brofästet och till vilka Kärsgårdens vatten och avlopp är anslutna. På länsstyrelsens kartor framstår det avsatta markområdet som väl smalt för att rymma både vägbreddning och transportleden samt för litet för pumpstationerna.

### 2.3.10 Lovö Hembygdsförening

Hembygdsföreningens grundinställning är att varken Förbifart Stockholm eller utbyggnaden av Ekerövägen skulle varit nödvändiga om Trafikverket valt Kombinationsalternativet istället för Förbifart Stockholm och satsat mer på vattenvägar. Uppdraget till Katri Lisitzin att genomföra HIA 1 hade begränsningar som gjorde att alternativa placeringar av cirkulationsplatserna på södra Lovö inte kunde prövas.

Om Ekerövägen ska byggas om anser föreningen att det inte är klarlagt hur boende vid Tillflykten, längs Edebyvägen och på Finnbo kommer att få tillträde till Edebyvägen. Föreningen vill också att kotunneln blir kvar, för det rörliga friluftslivet och även för småvilt.

Föreningen anser vidare att dagvattendammen på gårdet mellan Tillflykten och Edeby är en udda företeelse i kulturlandskapet. Föreningen motsätter sig också att utfarter från Malmen tas bort och anser att breddningen av Ekerövägen inte tar hänsyn till Malmens infrastruktur och arkitektur. De som bor på Malmen kommer att utsättas för hälsorisker av bl.a. höga partikelhalter, hög bullernivå och farlig trafikmiljö.

### 2.3.11 Miljöpartiet Ekerö kommun

Miljöpartiet Ekerö kommun anser att arbetet med att öka framkomligheten på Ekerövägen ska påbörjas så tidigt som möjligt, oberoende av planerna för Förbifart Stockholm, och inriktas på att öka framkomligheten för kollektivtrafiken och om möjligt för biltrafiken utan att öka trafikflödet förbi Natura 2000-områdena på Lovö och Kärsön och genom världsarvet Drottningholm. Partiet förordar att ett reversibelt mittfält för stombussar anläggs på vägsträckan mellan Drottningholm och Kanton Orangeriet. Övriga delar av Ekerövägen bör breddas enligt vägplaneförslaget. Partiet förordar dock

- cirkulationsplats vid Malmvik istället för trevägskorsning med trafiksignaler
- cirkulationsplats vid Kanton med trafiksignaler som vid högtrafik på vardagsmornar ger bilar från Kanton företräde
- cirkulationsplats vid Rörbyvägen med trafiksignaler som vid högtrafik vardageftermiddagar ger bilar från Rörby/FRA företräde
- passagevägar under marknivå för gång- och cykeltrafik vid Kanton och Hertigarnas stall.

Om och när Förbifart Stockholm ska byggas ska trafikplats Lovö flyttas till Lindö, väster om Lindötunneln, och transporter av bergmassor endast ske via tillfälliga hamnar och materialtransporter till tunnelbygget endast i undantagsfall via Ekerövägen.

### 2.3.12 Recipientens Samfällighetsförening, Nockeby

Samfällighetsföreningen anser att Trafikverket måste omhänderta bullerproblem för radhus på Utflyktsvägen. Radhusen är särskilt störda av buller från den delen av bron som omfattar området från den rörliga klaffen till Kärsön. Trafikverkets förslag anses inte tillfredsställande.

### 2.3.13 Samfundet S:t Erik

Samfundet har yttrat sig över den arbetsversion av vägplanen som utgjorde underlag för samrådsmötet i juni 2013 och påtalar att det finns luckor i materialet. Samfundets huvudsynpunkt är att Trafikverket bortser från den ökning av trafiken från Brommasidan som kommer att ske när bilister väljer att åka Ekerövägen till Förbifart Stockholm. Samfundet finner det oacceptabelt att bredda Ekerövägen genom Drottningholm. Alternativen med ytterligare färjetrafik från Ekerö söderut respektive ny färjelinje norrut tonas ned av Trafikverket, trots att ett sådant alternativ kraftigt skulle minska intrången i världsarvet Drottningholm.

### 2.3.13 Stiftelsen Marcus och Amalia Wallenbergs Minnesfond

Stiftelsen begär att utfarten från Ekerö Möbler och Malmvik får en utformning som klarar kraven på trafiksäkerhet och framkomlighet. En möjlighet kan vara att signalreglera korsningen. Stiftelsen understryker också att någon utfart över stiftelsens ägor inte kommer att godtas.

Stiftelsen förutsätter att mark som friställs när den befintliga bron över Tappström rivs kommer att iordningsställas som åkermark för att kompensera den mark som berörs av den kommande bron. Stiftelsen förutsätter att anslutningarna till jordbruksmark lokaliseras och utformas på sådant sätt att jordbruksdriften i möjligaste mån underlättas.

Vidare bör avfarten till gravkullen ses över, även om den inte direkt kommer att beröras av den föreslagna breddningen.

Stiftelsen förutsätter vidare att bullerdämpande åtgärder kommer att vidtas så att bullernivån vid fasad efter utbyggnaden inte överstiger nivån 55 dB(A) vid berörda hus.

## 2.4 Företag

### 2.4.1 Lunda Gårds Förvaltnings AB

*Lunda Gårds Förvaltning AB* uttrycker missnöje över köbildningen mellan Brommaplan och Drottningholms slott och menar att breddningen av Ekerövägen är verkningslös om inte dessa korsningspunkter effektiviseras.

Förvaltningsaktiebolaget önskar en gångtunnel under Ekerövägen vid Drottningholm istället för dagens lösning med signalreglerat övergångsställe i plan. Breddar man vägen kommer gångtiderna vid övergångsstället att öka.

### 2.4.2 Mälaröarnas Waldorfskola/Drottningholmskolan

Skolan, med 100 elever (2013) och under expansion till 200 elever, kan inte acceptera den föreslagna utformningen av vägkorsningen vid Kanton och yrkar bestämt på en planskild passage (undergång) för gående och cyklister. Den ökade säkerheten som detta skulle medföra väger tyngre än den relativa påverkan det skulle göra på världsarvet.

### 2.4.3 Pressbyrån Drottningholm

Pressbyråns föreståndare protesterar mot att den s.k. busslingan runt butiken stängs av för utfart till Ekerövägen. Busslingan är nödvändig för butikens överlevnad och den har stor betydelse för dem som bor och arbetar på Lovö samt för besökare.

#### 2.4.4 Reitan Convenience, RCS (Pressbyrån Sverige)

RCS motsätter sig att busslingen vid Drottningholm stängs. Pressbyråkiosken vid slingan är helt beroende av att den bibehålls. Butiken fyller en mycket viktig funktion och är den enda året runt öppna butiken på Lovö. Den är också DHL-ombud och en naturlig mötesplats för lokala aktiviteter.

#### 2.4.5 TDC Sverige

TDC Sverige meddelar att Sverigeringen går längs Ekerövägen och att Telenor sköter utsättning och samordning.

#### 2.4.6 Telia Sonera

Telia Sonera Skanova Access påpekar att man inom planområdet har markförda ledningar, som kan komma att beröras vid ny bebyggelse.

### 3. Geografiskt grupperade synpunkter

#### 3.1 Generella synpunkter – hela sträckan

##### 3.1.1 Projektets avgränsning

*Ekerö kommun* godtar inte indelningen i flera vägplaner. Bara om ombyggnadsarbetena genomförs i sin helhet ger projektet de nyttoeffekter som nu definitivt erfordras. För kommunen är det angeläget att säkra en helhetslösning med avseende på Förbifart Stockholm och breddning av Ekerövägen. Kommunen begär vidare att vägplanen förlängs, från Tappströmsbron södra brofäste till fyrvägs korsningen (har saknats på kartbild).

*Föreningen Drottningholmsmalmen* hävdar att Ekerövägen går genom världsarvet och inte i kanten. *Ekerö kommun* hävdar däremot att någon avgränsning av världsarvet Drottningholm, i formen av beslut genom UNESCO:s försorg, inte har gått att belägga. Trafikverket kan i vägplanen inte lämna uppgifter som inte styrkts.

*FRA* anser att beskrivning av riksintresset för totalförsvaret är felaktig: riksintresset omfattar en stor del av mellersta Lovö inklusive Ekerövägen mellan Karusellplan och Finnbo och skyddszonen omfattar hela Lovö. Restriktioner för skyddszonen, som framgår av Ekerö kommuns översiktsplan, bör redovisas.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Vägplanen omfattar ombyggnad av Ekerövägen inom två delsträckor som båda gränsar till arbetsplanen för Förbifart Stockholm. Den västra delsträckan går mellan Tappström, norr om korsningen med Bryggavägen och Tappströmsvägen till Förbifart Stockholms arbetsplans början väster om Lindötunneln. Den östra delsträckan går från Edeby fram till Nockeby, korsningen med Gubbkärrsvägen i Stockholms stad. Vid Edeby överlagras denna vägplan Förbifart Stockholms fastställda arbetsplan. Före 2013 fanns två vägplaner för Ekerövägen. I länsplan 2014-2025 för regional infrastruktur är Ekerövägen från Ekerö centrum till Nockeby upptagen som *ett* projekt.

Byggandet av den del av Ekerövägen som ingår i Förbifart Stockholms arbetsplan ska samordnas med ombyggnaden av resten av Ekerövägen. Arbetena kommer sannolikt att ske samtidigt utmed flera delar av vägsträckan.

Ekerövägen ligger inom världsarvets gränser på sträckan från Drottningholms slott till Kanton. Den gräns som Trafikverket redovisar är i enlighet med Riksantikvarieämbetets redovisning.

Vägplanens beskrivning av riksintresset för totalförsvaret är densamma som FRA:s. Av översiktsplanen för Ekerö kommun framgår att området ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra användningen av FRA:s anläggning eller störa verksamheten som bedrivs där.

### 3.1.2 Tillåtlighetsprövning

*Föreningen Rädda Lovö* hävdar, med hänvisning till förstudien 2010, att det krävs en tillåtlighetsprövning av regeringen eftersom utredningsområdet är mer än 10 km långt.

*Trafikverkets kommentar:*

Den sträcka som vägplanen omfattar är 7 km och den totala sträckan som breddas (inkl den del som ingår i arbetsplanen för Förbifart Stockholm) är 9 km. Trafikverket avser inte att begära tillåtlighetsprövning.

### 3.1.3 Alternativ till utbyggnad av Ekerövägen

Ett antal organisationer och enskilda anser att en utbyggnad av Ekerövägen till fyra körfält inte behövs. *Drottningholmshammens Väg förening* anser att den effektivaste förbättringen av sträckan Nockby – trafikplats Förbifart Stockholm uppnås genom ett reversibelt körfält reserverat för kollektivtrafiken. *Föreningen Drottningholmshammens* anser att ett reversibelt körfält är den mest adekvata åtgärden som inte kräver större förändringar. *Föreningen Rädda Lovö* begär en noggrannare utvärdering av möjligheterna att behålla trefältsvägsträckan förbi världsarvsområdet med mittfältet som reversibelt busskörfält för direktbussar/stombussar. Föreningen för också fram som ett alternativ en vägtunnel – grund sänktunnel – från Kanton till Kärsön (avtagsvägen mot Brostugan). Spår förbindelser kan upprättas både norrut och söderut och om spårfordon är lätta kan de följa med specialbyggda färjor över vattenvägarna.

*RAÄ* anser att redovisningen av åtgärdsvalsstudien är bristfällig.

*Miljöpartiet Ekerö kommun* förordar att ett reversibelt mittfält för stombussar ska anläggas på vägsträckan mellan Drottningholm och Kanton Orangeriet.

*Föreningen Rädda Lovö* anser att kollektivtrafikens kapacitet, framkomlighet, tillgänglighet och komfort måste öka och bussar (gärna Bus Rapid Transit, BRT) mot Mälaröarna få ett reserverat körfält på eftermiddagarnas högtrafik.

Flera *enskilda* föreslår en alternativ dragning av Ekerövägen söder om Drottningholm (inkl ny bro). Ett annat förslag är att dra Ekerövägen i tunnel från Drottningholmsbron till golfbanan och ersätta bussarna med spårvagnstrafik.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har studerat reversibla lösningar, både ett alternativ där mittfältet görs reversibelt och ett där kollektivtrafikfältet görs reversibelt växelvis i ytterfälten. Reversibla lösningar kräver ett stort antal extra trafikordningar såsom portaler, skyltar, bommar och signaler vilket inte anses vara förenligt med världsarvet. Lösningen kräver också cirkulationsplatser vilka inte går att anlägga inom vägområdet. Efter det att Förbifart Stockholm har öppnats kommer trafikens riktningsfördelning dessutom att jämnas ut vilket innebär att en reversibel lösning inte längre fungerar.

Vägplanen prövar inga alternativa korridorer eftersom den avser ombyggnad av en befintlig väg. I länsplanen för regional infrastruktur 2014-2025 har Trafikverket i uppdrag att bygga om Ekerövägen till fyra smala körfält, varav ett körfält i varje riktning är till för kollektivtrafik, samt anlägga gång- och cykelväg. Inom varje delsträcka och på sträckan som helhet har det gjorts avvägningar för att finna den bästa anpassningen inom korridoren som tillgodoser ändamålet med minsta intrång och olägenhet.

### **Synpunkter som rör Förbifart Stockholm**

Några organisationer och enskilda har synpunkter som rör projektet Förbifart Stockholm. *Föreningen Rädda Lovö* anser att Förbifart Stockholms trafikplats Lovö flyttas till Lindö. Föreningen påpekar att de flesta mälarebör då skulle få en kortare körsträcka och körtid till Förbifart Stockholm. Det skulle också medföra mindre trafik genom världsarvet. Anslutningen mellan Edeby och Förbifart Stockholm behövs inte och bör inte byggas eftersom den skulle generera mer biltrafik genom världsarvet och ytterligare öka kvävebelastningen på det störningskänsliga Natura 2000-området.

Också *Miljöpartiet Ekerö kommun* anser att om och när Förbifart Stockholm ska byggas ska trafikplats Lovö flyttas till Lindö, väster om Lindötunneln. Transporterna av bergmassor ska endast ske via tillfälliga hamnar och materialtransporter till tunnelbygget endast i undantagsfall via Ekerövägen.

*Lovö Hembygdsförening* anser att varken Förbifart Stockholm eller utbyggnaden av Ekerövägen skulle varit nödvändig om Trafikverket valt Kombinationsalternativet istället för Förbifart Stockholm och satsat mer på vattenvägar.

*Trafikverkets kommentar:*

Förbifart Stockholm planeras och byggs i ett annat, separat projekt. Arbetsplanen har vunnit laga kraft.

#### **3.1.4 Trimningsåtgärder, kompletterande åtgärder**

*Ekerö kommun* framhåller att trimningsåtgärder måste prioriteras för att skyndsamt hantera framkomlighet, tillgänglighet, sårbarhetsavvägning och trafiksäkerhet. Exempel på sådana åtgärder är pendelbåtar mellan Ekerö centrum och Stockholms stadshus, ny bussförbindelse på sträckan Ekerö centrum-Flemingsberg (via färja), ny direktbusslinje på sträckan Ekerö centrum-Brommaplan, samordnat trafiksignalsystem mellan Lovö och Brommaplan, elcykelutlåning mm.

SFV begär att trafiksignaler ses över och trimmas vid Drottningholmsmalmen, Rörbyvägen och Kantongatan/Lovö Kyrkallé.

*Ekerö kommun* liksom flera organisationer och enskilda framhåller att vattenvägarna på Mälaren måste användas effektivt. Främst pendelbåtar, men även fordonsfärjor, kan komma att utgöra viktiga komplement till annan trafik till och från Stockholm.

*Miljöpartiet Ekerö kommun* anser att arbetet med att öka framkomligheten på Ekerövägen ska påbörjas så tidigt som möjligt, oberoende av planerna för Förbifart Stockholm, och inriktas på att öka framkomligheten för kollektivtrafiken och om möjligt för biltrafiken utan att öka trafikflödet förbi Natura 2000-områdena på Lovö och Kärsö och genom världsarvet Drottningholm.

*Drottningholmsmalms Vägföreningen* ifrågasätter om den fyrfältiga vägen behöver ha två fält reserverade för kollektivtrafik. Det skulle inte förbättra för biltrafiken så länge inte trafiksituationen vid Brommaplan är åtgärdad. Några *enskilda* har synpunkter på att utbyggnaden av Ekerövägen bara kommer att gynna kollektivtrafiken och att bilisternas restid snarast kommer att förlängas.

*Lunda Gårds Förvaltning AB* uttrycker missnöje över köbildningen vid Brommaplan och vid Drottningholms slott och menar att breddningen av Ekerövägen är verkningslös om inte dessa korsningspunkter effektiviseras. Företaget efterfrågar vidare planskild korsning för oskyddade trafikanter vid Drottningholms slott.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Inom ramen för Trafikverkets arbete med att förbättra vägförbindelsen har signaltrimningsåtgärder redan genomförts vilket innebär att trafiksignalerna längs vägen ställts in så att trafiken fördröjs så lite som möjligt.

När ombyggnaden av Ekerövägen är klar med busskörfält i båda riktningarna förbättras framkomligheten för busstrafiken. I den åtgärdsvalsstudie, som presenterades i mars 2013, finns förslag på ytterligare åtgärder som syftar till att förbättra framkomligheten t.ex. ökad turtäthet för bussar, infartsparkeringar till busshållplatser och pendlarfärja till Stockholm city. Förverkligandet av sådana förslag förutsätter överenskommelser med berörda parter, t.ex. Ekerö kommun och Stockholms stad samt SL, och åtgärderna omfattas inte av vägplanen.

För trafikförhållandena vid Brommaplan ansvarar Stockholms stad.

### 3.1.5 Gång- och cykelvägar

*Friluftsförbundet* anser att cykelbana måste behållas. Cykelvägen nyttjas flitigt och många kör väldigt snabbt. Detta ställer krav på hur cykelbanan utformas. Ombyggnad av cykelbanan bör planeras så att den byggs under den tid på året då färre använder den, d.v.s. på vintern. Cykelbanan inte ska ligga för nära Ekerövägen och bör inte ligga lägre än körbanan då detta kan utgöra en trafiksäkerhetsrisk.

*Drottningholmsmalms Vägförening* påtalar problem som den ökade cykeltrafiken skapar och rekommenderar cykelbanor som med en tydlig markering hålls åtskilda från gångbanor och busshållplatser. Där cykelbana korsar en utfart till Ekerövägen kan en "sluss" skapas för



bilisten mellan vägen och cykelbanan, där bilisten kan invänta en lucka i trafiken utan att blockera cykelbanan.

Också *enskilda* konstaterar att fotgängare och cyklister är olika trafikslag; istället för att bygga gång- och cykelvägar som utformas så att cyklister inte kan hålla hög hastighet, så bör gång- och cykelvägar separeras. Lovö, Ekerö och Färingsö är viktiga rekreationsområden för många människor i nordvästra Stockholm och synpunkter framförs att projekteringen bör tillgodose motionärers behov (rullskridåkare, inline-åkare, cyklister). En *enskild* vill ha gång- och cykelväg på båda sidor om vägen åtminstone från Kanton och över Kärsö.

*SFV* anser att det av samrådshandlingen inte går att utläsa hur boende på den norra delen av Kärsön, på Smedjegårdsvägen, i Hemmet, vid Vilan och i Finnbo på ett trafiksäkert sätt kan komma till föreslagen gång- och cykelväg samt till närmaste busshållplats.

#### *Trafikverkets kommentar:*

En sammanhängande gång- och cykelförbindelse kommer, likt i dag, att finnas utefter hela vägsträckan. Från korsningen mellan Ekerövägen och Färentunavägen till och med Lindötunneln utgörs den av den befintliga cykelvägen, Wallenbergs allé. På övriga delar av vägsträckan anläggs en ny gång- och cykelväg på Ekerövägens södra/östra sida. Valet av sida har styrts både av att ge tillgänglighet till lokala målpunkter och minimera negativ påverkan på världsarvet. Av hänsyn till världsarvet är det inte heller möjligt att anlägga cykelväg på båda sidor av Ekerövägen genom Drottningholm. Möjligheterna att arbetspendla med cykel förbättras något genom att förbindelsen blir genare än idag och får färre konfliktpunkter.

Där gång- och cykelvägen korsar Ekerövägen vid Färingtunavägen är korsningen planskild.

Gångbanan i kanten av slottsparken kommer att breddas från dagens 2,0 m till cirka 3,5 meter för att rymma såväl cyklister som gående. Trots breddningen kommer den rekommenderade standarden för regionalt cykelstråk inte att uppnås eftersom hänsyn har tagits till kulturmiljövärdena inom världsarvet.

Två smala gångvägar anläggs på kortare sträckor på vägens norra/östra sida vid Finnbo respektive Hemmet för en trafiksäker tillgång till busshållplatser.

Trafiksäkerheten förbättras för avstigande busstrafikanter vid Drottningholm eftersom gång- och cykelvägen flyttas och det således inte uppstår någon konflikt mellan avstigande och gång- och cykelbanan. I riktning mot Brommaplan går gång- och cykelbanan bakom väderskyddet vilket gynnar trafiksäkerheten då påstigande busstrafikanter i regel är mer medvetna om trafiken i sin omgivning än avstigande.

### 3.1.6 Tekniska förutsättningar

*SGI* bedömer att de byggnadstekniska förutsättningarna är tillräckligt väl beskrivna för detta skede och ser inga betydande svårigheter från geoteknisk eller miljögeoteknisk synpunkt. *SGI* vill dock uppmärksamma Trafikverket på att man med lera som undergrund kan få problem med stabilitet och sättningar vid ombyggnad av befintliga gång- och cykelvägar till användning för tyngre fordon. Likaså bör Trafikverket vara uppmärksam på att diken och eventuella uppehållsdammar för vägdagvattenrening ska anläggas så att stabiliteten blir

tillfredsställande. SGI bedömer att Trafikverkets beskrivning har en hög ambition när det gäller att skydda yt- och grundvattenförekomster.

SGU påpekar att den planerade ombyggnationen passerar en grundvattenförekomst vid Malmvik och att det där krävs försiktighet vid entreprenadarbete. För ytterligare information hänvisas till SGU:s databaser samt Vatteninformationssystem Sverige (VISS).

TDC Sverige meddelar att Sverigeringen går längs Ekerövägen och att Telenor sköter utsättning och samordning.

Telia Sonera Skanova Access påpekar att man inom planområdet har markförda ledningar, som kan komma att beröras vid ny bebyggelse.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket noterar synpunkterna.

### 3.1.7 Vatten

Stockholm Vatten efterfrågar en översiktlig bild i form av kartor och/eller principskisser över de olika vatten som kommer att genereras av ombyggnaden samt av driften av Ekerövägen (vilka typer av vatten som uppstår/kan uppstå, uppskattade volymer, från vilka ytor dessa vatten uppstår, vilka föroreningsrisker som är förknippade till dessa vatten, hur dessa vatten ska avledas och vart samt effekter av eventuella åtgärder för att minska föroreningsgraden/riskerna före avledning utanför vägområdet).

Stockholm Vatten påpekar vidare att tidvis under året, vanligtvis på sensommaren, är dammluckorna mellan Mälaren och Saltsjön helt stängda vilket ökar risken för att föroreningar från vägkorridoren ska nå råvattenintagen till vattenverken även om intagen ligger väster om dagvattenutsläpp från Ekerövägen (normal vattenström är österut). Åtgärder för att minska risken för föroreningar via dagvattenutsläpp till Mälaren uppströms Lovö vattenverk måste vidtas både under byggnation och driftskede.

Stor hänsyn måste tas till Stockholm Vattens huvudsystem för dricksvatten, två huvudvattenledningar, som både korsar och ligger nära parallellt med vägområdet. Stockholm Vatten begär att kontinuerligt bli kontaktad under planering och byggande.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket noterar synpunkterna.

Länsstyrelsen har framhållit att fastställda miljö kvalitetsnormer för Mälaren och Tullingeåsen-Ekebyhov ska följas och att vattenförekomsternas status inte försämras. Länsstyrelsen ser därför positivt på att Trafikverket tagit fram handbok där man framhåller att man vid planering av vägar ska beakta yt- och grundvattnets behov av skydd samt behov av skyddsåtgärder för att garantera att miljö kvalitetsnormer följs.

Länsstyrelsen har påmint om att vattenförekomsten Mälaren-Stockholm omfattas av ett undantag i form av tidsfrist fram till 2021 från miljö kvalitetsnormen ”god kemisk ytvattenstatus” eftersom det i dagsläget är tekniskt omöjligt att genomföra åtgärder som minskar koncentrationerna av de förorenade ämnena i vattenförekomsten till 2015. Detta måste beaktas vid kommande arbeten i vatten.

Länsstyrelsen har framfört att vattendrag på öarna i området samt parkdammarna i Drottningholms engelska park inte omfattas av det generella biotopskyddet.

Det finns enligt länsstyrelsen skäl att göra en fullständig riskanalys på grund av projektets omfattning och det faktum att vägen utgör primär transportled för farligt gods. I detta fall rör det sig visserligen om en väsentlig ombyggnad och inte en helt ny väg, men projektet är så omfattande att det bör betraktas på samma sätt som nybyggnad. Om det visar sig att kostnaderna blir orimligt höga eller att viktiga kulturhistoriska värden går förlorade kan en lägre ambitionsnivå på skyddsåtgärder accepteras.

Nyttillkommande bebyggelse och infrastruktur ska anpassas i höjd till befarade översvämningar upp till en nivå av + 2,8 m enligt höjdsystem RH2000.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket ansöker hos mark- och miljödomstolen om tillstånd för vattenverksamhet för att kunna genomföra brobygget vid Tappström. I denna ansökan kommer också skyddsåtgärder att ingå vilka blir bindande för genomförandet. Som framgår av MKB (avsnitt 6.8) har Trafikverket gjort fördjupade studier av risker med transport av farligt gods, framtida högvatten i Mälaren och risk för översvämning av Ekerövägen.

### 3.1.8 Byggtiden

*Ekerö kommun* anser att det är mycket angeläget att tidplanen för projekt Ekerövägen forceras, eftersom planeringen för reversibilitet inte längre bedöms vara genomförbar.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket måste följa en planläggningsprocess (väglagen) när en vägplan tas fram. Det innebär att ett antal beslut måste tas innan byggstart kan ske, bland annat måste vägplanen ha vunnit laga kraft. En del i planläggningen är att samråda med allmänhet, myndigheter och andra intressenter. Trafikverket har under samrådsprocessen fått många förslag och synpunkter som har utretts. Eftersom det i projektet Ekerövägen finns många intressenter och det är av vikt att vägförslaget blir bra för alla parter har arbetet varit omfattande. Det har dock bedrivits skyndsamt.

*SFV* motsätter sig föreslagna etableringsytor på Lovö som tar jordbruksmark i anspråk och föreslagen placering av etableringsyta vid Eriksbergsvägen. Det statliga byggnadsminnet kommer att utökas i framtiden och etableringsytan kommer då att ligga inom gränsen för byggnadsminnet. *SFV* motsätter sig också etableringsytor vid Rörbyvägen.

*FRA* har inget att erinra mot att en yta söder om Finnbo används för etablering under byggtiden.

*Ekerö kommun* understryker att man under inga omständigheter kommer att godta materialtransporter längs Ekerövägen – som kopplas till vägbyggnadsarbetena – framför allt inte genom Ekerö centrum och Jungfrusund. Berg- och materialtransporter ska ske med båt och kommunen efterlyser åtgärder från Trafikverket för att skaffa nödvändiga myndighetstillstånd för transporter via tillfälliga hamnar. Angöringsvägar till och från Drottningholm under tiden då breddningen av Ekerövägen pågår.

*Trafikverkets kommentar:*

Bara en etableringsyta är planerad att anläggas på Lovö (strax söder om Finnbo på vägens västra sida).

Ombyggnaden av Ekerövägen beräknas generera en mycket begränsad ökning av tunga transporter på Ekerövägen. Skyddsåtgärder kommer att vidtas för att skydda grundförekomsten på Lindö (Tullingeåsen-Ekebyhov).

## 3.2 Tappström

### 3.2.1 Bro över Tappström

Många *enskilda* anser att det är oacceptabelt att bygga en bro så nära radhusområdet Tappström. I första hand bör man bygga en ny bro vid östra delen av kanalen, i andra hand lägga vägen i tunnel under kanalen.

*Ekerö kommun* begär att bron ska vara öppningsbar.

*Sjöfartsverket* anser att farleden under Tappströmsbron är en allmän farled och därmed ingår i ett stort nät av farleder som staten ansvarar för. Bron ska vara öppningsbar. Sjöfartsverkets grundinställning är att den infrastruktur som finns för sjöfart ska bevaras och det är verkets uppgift att bevaka så att andra intressen inte försvårar användningen av infrastrukturen. Redan idag är sjöfartens möjligheter att nyttja sin infrastruktur begränsade av de spärrtider som finns för öppnande av bron, på morgonen och eftermiddag. Att samhällsnyttiga funktioner skulle hindras på grund av att bron är öppningsbar har verket svårt att se.

Ett antal *enskilda* anser dock att Tappströmsbron inte bör vara öppningsbar eftersom det i praktiken bara är fritidsseglare, inte nyttotrafik, som behöver broöppning. Någon ifrågasätter om det behövs fyra filer över bron.

*Trafikverkets kommentar:*

I vägplanen har tre alternativ studerats: bro i befintligt läge samt i västligt respektive östligt läge. Av de studerade alternativen bedöms en bro i befintligt läge ha högst totalkostnad samt lång byggtid. Byggnadstekniskt är det komplicerat att grundlägga en ny bro på en plats där det redan finns gamla grundläggningar. Byggtiden blir avsevärt längre i detta alternativ jämfört med övriga förslag eftersom grundläggning och byggande behöver göras för en tillfällig bro, innan befintlig bro kan rivas och den nya permanenta bron byggas. En bro i östligt läge har negativ inverkan på kulturmiljön i och med att vägen och korsningen norr om bron (på Lindö) tar kulturhistoriskt värdefull mark i anspråk, påverkar landskapsbilden negativt samt riskerar att påverka riksintresset. I vägplanen har därför det västliga alternativet valts.

Den nya bron hålls låg och anpassas till den historiska miljön på Lindösidan med lång tids kontinuerliga brukande av jordbruksmarken. Området där den befintliga bron legat återgår på Lindösidan till att bli en del av det nya vägområdet utom en smal remsa närmast vattnet. I vägplanen föreslås Tappströmsbron bli öppningsbar med ett vridbart spann istället för öppningsbar klaff som idag.

### 3.2.2 Buller

*Ekerö kommun* begär fullgott bullerskydd för bostadsbebyggelsen kring Tappström, söder om det område som blir föremål för förändringsåtgärder. Kommunen önskar att den bullerskärm som Trafikverket planerat ska förlängas så att fasadåtgärder inte behövs. Trafikverket bör vidare ta hänsyn till en badplats, strandpromenad och ungdomsgård i området. Bullerskärmen bör vara relativt låg med tanke på utblicken från vägen över Tappström och Ekerö centrum. Kommunen anser vidare att maxhastigheten bör sättas till 60 km/h. Om fasadåtgärder måste vidtas bör Trafikverket ta hänsyn till arkitekturen i området som är speciell.

*Brf Stranden* välkomnar en ombyggnad av Ekerövägen men anser att Trafikverkets bullerutredningar underskattar buller vid bostadsområdet som ligger högt med ett öppet landskap och vattenytor, som buller passerar. Föreningen önskar bullerskärm (inte högre än 1,2 m av hänsyn till landskapet) och en mer bullerabsorberande vägbeläggning än traditionell asfalt.

Ett antal *enskilda* är oroliga för att vägen kommer nära bostadsområdet och att bullerproblem kommer att uppstå. Man önskar bullerskärm och andra åtgärder, sänkt hastighet och bättre vägbeläggning. Man frågar om kompensation för minskade fastighetsvärden.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Bullerskärmarna kommer att placeras på Tappströmsbron och längs vägen söder om bron. På bron placeras 1,8 meter höga skärmar i genomsiktligt material. Längs vägen blir skärmarna 2,5 meter (väster sida) respektive 1,5 meter (öster sidan). Skärmarna dimensioneras för en hastighet av 60 km/h. Bullerskärmarna på bron blir transparenta.

För fastighetägare vars fastigheter utsätts för buller över gällande riktvärden för uteplatser och/eller inomhusmiljö erbjuder Trafikverket fönsteråtgärder och andra lokala åtgärder. Fastighetsägare vars bostäder ligger mindre än 25 från vägen kommer att erbjudas nödvändiga brandskyddsåtgärder.

## 3.3 Lindö

### 3.3.1 Korsningen vid Färentunavägen

*Ekerö kommun* önskar att Trafikverket gör en fördjupad analys av möjligheten att anlägga en cirkulationsplats vid Malmvik istället för trevägskorsning med trafiksignaler. *Miljöpartiet Ekerö kommun* har samma önskemål.

#### *Trafikverkets kommentar:*

I vägplanen har två alternativ studerats: en trevägskorsning och en cirkulationsplats. Trafikverket bedömer att båda de studerade alternativen kan sägas uppfylla miljöbalkens hänsynsregler och väglagens krav på minsta intrång. Visserligen tar en cirkulationsplats något mer mark i anspråk, men genom väl anpassad utformning kan den negativa påverkan minimeras. Beträffande kapaciteten mellan studerade korsningstyper visar beräkningar att skillnaden inte är entydig; vilken lösning som fungerar bäst beror bland annat på tidpunkt på dagen och vilken anslutande väg som studeras. Trafikverket ser därför ingen anledning att inte gå Ekerö kommun tillmötes när det gäller en cirkulationsplats.

### 3.3.2 Vägutformning och anslutningar

*Ekerö kommun* begär långsiktigt skydd för Griftegården. Det är angeläget att Ekerövägen inte breddas mot söder eftersom avståndet till kolumbariet inte får reduceras.

*Stiftelsen Marcus och Amalia Wallenbergs Minnesfond* anser att avfarten till gravkullen bör ses över, även om den inte direkt kommer att beröras. Stiftelsen anser vidare att utfarten från Ekerö Möbler och Malmvik måste få en utformning som klarar kraven på trafiksäkerhet och framkomlighet. En möjlighet kan vara att signalreglera korsningen. Stiftelsen understryker också att någon utfart över stiftelsens ågor inte kommer att godtas.

#### *Trafikverkets kommentar:*

På den aktuella sträckan kan breddningen av vägen till stor del göras inom befintligt vägområde. Mellan Färentunavägen och Lindötunnel tas ny mark i anspråk i anslutning till befintlig väg på den norra/västra sidan som utgörs av delar av ytan mellan den gamla vägen, Wallenbergs allé, och befintlig väg.

Korsningen bevaras som en trevägskorsning utan signalreglering. Korsningen har två genomgående körfält i vardera riktningen på Ekerövägen samt vänstersvängfält mot Malmviks Gårdsväg. Busshållplatslägena behålls efter korsningen i båda riktningarna och utformas som fickhållplatser. En gångpassage med mittrefug anläggs direkt öster om korsningen för att det ska vara möjligt att nå busshållplatsen på den södra sidan.

### 3.3.3 Jordbruksmark

*Stiftelsen Marcus och Amalia Wallenbergs Minnesfond* förutsätter att mark som friställs, när den befintliga bron över Tappström rivs, kommer att iordningsställas som åkermark för att kompensera den mark som berörs av den kommande bron.

Stiftelsen förutsätter att olika anslutningar till åkermark lokaliseras och utformas på sådant sätt att jordbruksdriften i möjligaste mån underlättas.

Stiftelsen förutsätter vidare att bullerdämpande åtgärder kommer att vidtas så att bullernivån vid fasad efter utbyggnaden inte överstiger nivån 55 dB(A) vid berörda hus.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Efter rivningen av den gamla bron kan den friställda marken återställas till slänt. När cirkulationsplatsen byggts utgår korsningen med Färentunavägen (väg 800) ur allmänt underhåll och återgår till markägaren.

En åkerutfart på Lindö kommer att stängas. Övriga utfarter från åkrar och från enskilda fastigheter till Ekerövägen kommer i allt väsentligt att behållas.

En 0,9 meter hög absorberande skärm placeras på en cirka 450 m lång sträcka på Lindö. Ekerö kommun har meddelat att man avser att sätta hastigheten till 40 km/h från Bryggavägen till Färentunavägen.

### 3.4 Edeby till Kanton

#### 3.4.1 Korsningen med Lovö kyrkallé vid Kanton

*Ekerö kommun* önskar en cirkulationsplats och en passageväg under marknivå vid Kanton för gång- och cykeltrafik. Trapplösning, istället för ramplösning för rörelsehindrade, bör skyndsamt utredas. *Miljöpartiet Ekerö kommun* instämmer. Också *SFV* begär att planskild passage utreds vid korsningen Lovö Kyrkallé/Kantongatan. *SFV* har tidigare uttryckt att en planskild passage vid Kanton inte är förenlig med den kulturhistoriska miljön. Önskemål om planskild passage kommer också från *enskilda*.

*Drottningholmskolan* kan inte acceptera den föreslagna utformningen av vägkorsningen vid Kanton och yrkar bestämt på en planskild passage (undergång) för gående och cyklister. Den ökade säkerheten detta skulle medföra väger tyngre än den relativa påverkan detta skulle göra på världsarvet.

*RAÄ* anser däremot att en tunnel under Ekerövägen vid Kanton är svår att förena med den kulturhistoriska miljön.

*SFV* anser att det är av största vikt att hastigheten är mycket låg vid övergångsstället vid Kantongatan som dagligen används av elever vid Drottningholmskolan, ridande, gående och cyklister. Detsamma framför *Friluftsförbundet*.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Vid utformningen av korsningen vid Kanton har fokus lagts på bättre trafiksäkerhet och framkomlighet. Korsningens signaler blir enklare med snabbare växlingar. Västgående busshållplats flyttas till efter korsningen. Hastigheten sänks och en bred refug ger förbättrad passage för korsande fotgängare. Busshållplatserna placeras där de ger minst påverkan på natur- och kulturmiljöintressen. Detta tillsammans med sänkt hastighet bedöms sammantaget medföra en förbättrad och acceptabel trafiksäkerhet. Alternativ med port under vägen bedöms inte godtagbart med hänsyn till natur- och kulturvärden. En port ger omvägar vilket gör att en del gående ändå väljer att korsa i plan. Av samma skäl bortvaldes alternativ med fyrvägskorsning eller cirkulationsplats.

#### 3.4.2 Tillgänglighet

*Lovö hembygdsförening* anser att det inte är klarlagt hur boende vid Tillflykten, längs Edebyvägen och på Finnbo kommer att få tillträde till Edebyvägen om den byggs ut enligt Trafikverkets plan.

En boende vid Finnbo önskar en smal gångväg från den planerade busshållplatsen vid Kanton till Finnbo norr om väg 261 som ger tillgång till fastigheten Finnbo, Rinkeby 1:2. Ingången till fältet bör flyttas längre från fastigheten till plats med bättre siktförhållanden. Infarten måste utformas så att sopbilar etc. kan vända sina fordon utan att backa.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Vägplanen innehåller en kompletterande gångväg mellan Finnbo och busshållplatsen vid Kanton. Vägplanen understryker att det är viktigt att god sikt bibehålls vid fastighetsutfarten.

### 3.4.3 Dagvatten

SFV anser att dagvatten måste tas om hand på ett sätt som harmonierar med omgivande park- och jordbrukslandskap och på ett sätt som inte påverkar åkermarkens dränering.

Lovö hembygdsförening och en enskild påpekar att dagvattendammen på gårdet mellan Tillflykten och Edeby är en udda företeelse i kulturlandskapet.

*Trafikverkets kommentar:*

Dagvattendamm ersätts med en filtervall. Inga nya dagvattendammar kommer att anläggas av projektet. Dagvatten leds i första hand till befintliga diken.

### 3.4.4 Frågor som hanteras i arbetsplanen för Förbifart Stockholm

Ekerö kommun begär att förflyttning av skjutbana vid Tillflykten bör ingå i vägplanen.

SFV anser att det blir svårare att ta sig från Edeby gård till marker norr om Ekerövägen samt till och från jordbruksmark längst vägen; detta måste utredas vidare. Ekerövägens barriäreffekt kommer att öka men befintliga på- och avfarter till åkerfälten måste vara kvar. Korsningen vid Edeby måste utformas på ett trafiksäkert sätt så att trafikanter kan svänga vänster in på vägen till Edeby.

En enskild ifrågasätter gångtunnelanläggningen vid Edeby (lika bra med rödljus)

Lovö hembygdsförening vill att kotunneln blir kvar, för det rörliga friluftslivet och även för småvilt. Samma synpunkt kommer från enskilda.

Edeby vägsamfällighet yrkar att vänstersvängmagasinet vid avfarten till Edebyvägen behålls eller en motsvarar lösning skapas. Det nuvarande förslaget innebär att alla måste åka till närmsta rondell med betydande framkomlighetsproblem i rusningstid.

Enskilda vill vidare att avkörningsfilen vid Edeby ska bevaras.

*Trafikverkets kommentar:*

Synpunkterna hanteras inom Förbifart Stockholms arbetsplan, vilken vunnit laga kraft.

## 3.5 Kanton till och med Drottningholm (Världsarvet)

### 3.5.1 Trafikmängd genom världsarvet

Flera myndigheter, organisationer och enskilda betonar vikten av att trafiken genom världsarvet minskar.

SFV anser att dagens trafikmängd måste minska och att Trafikverket redan nu bör redovisa åtgärder som försök med bussfil i båda riktningarna mellan Brommaplan och Nockebybron. Åtgärder måste vidtas för att hindra smittrafik till och från Brommaplan när Förbifart Stockholm öppnas. Ståthållarämbetet förordar låga hastigheter genom världsarvet samt begär omedelbara insatser för att minska genomfartstrafik.

Samfundet S:t Erik anser att Trafikverket bortser från den ökning av trafiken från Brommasidan som kommer att ske när bilister väljer att åka Ekerövägen till Förbifart



Stockholm. Samfundet finner det oacceptabelt att bredda Ekerövägen genom Drottningholm. *Drottningholmsmalmen vägförening* framhåller att biltrafik till och från öarna i första hand bör använda Förbifart Stockholm och vägen genom Drottningholm stängas helt eller kraftigt reduceras för genomfartstrafik t.ex. genom vägavgift. Samma synpunkt framförs av *Föreningen Drottningholmsmalmen* som också åberopar förstudiens bedömning att vägavgift behövs på Ekerövägen när Förbifart Stockholm öppnats och vägavgifter införts på Essingeleden. Annars kan Ekerövägen bli en attraktiv smitväg.

ICOMOS konstaterar att samrådsunderlaget från maj 2013 visar att trafikmängden genom Drottningholm kommer att öka och anser att förslaget måste omarbetas och alternativa lösningar presenteras som visar hur dagens trafikmängd kan minska. ICOMOS ser fram mot fas 2 av den påbörjade Heritage Impact Assessment och kommer då att ta ställning till hur förslaget påverkar världsarvet Drottningholm. Eventuellt kan det bli nödvändigt med en utvärdering av fristående internationella experter.

RAÄ anser att vägplanen tydligt ska koppla till slutsatser som HIA 1 dragit och HIA 2 kommer att göra.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket delar uppfattningen att den trafikökning, som kan förväntas oavsett om Ekerövägen byggs om, kan ha negativ påverkan på världsarvets universella värden. Vägplanen ger ökade möjligheter att genom förbättrad kollektivtrafik och bättre förutsättningar för cykelpendling kunna begränsa biltrafiken förbi och genom världsarvet Drottningholm. Med Förbifart Stockholm ges också möjligheter att genom trafikstyrande åtgärder, utanför vägplanen, minska fordonstrafiken genom världsarvet.

Åtgärder som enligt åtgärdsvalsstudien bör genomföras för att minska trafiken på Ekerövägen är bl.a. åtgärder för att stimulera kollektivåkande, ökad turtäthet för bussar, attraktiva cykelparkeringar och infartsparkeringar i anslutning till busshållplatser.

### 3.5.2 Gestaltning

*Ståthållarämbetet* motsätter sig alltför stora ingrepp inom världsarvsområdet och framhåller att gestaltungsfrågor är viktiga att beakta.

RAÄ anser att Trafikverket bör utreda planering av alléträd mellan Kanton och Malmen. Behovet av visuell avskärmning är stort men utformning kräver ytterligare studier för anpassningen till engelska parkens karaktär. Inom hela världsarvsområdet bör gång- och cykelvägar ha samma bredd (3,5 m) och samma beläggning (grus).

Också SFV anser att en allé längs Ekerövägen mellan Kantongatan/Lovö Kyrkallé och Malmen bör utredas. Träden skulle kunna påverka trafikanterna att hålla låg hastighet inom hela världsarvsområdet. SFV arbetar med ett vårdprogram för Drottningholmsvägen. Samordning måste ske mellan Trafikverkets förslag till gestaltning av vägen genom världsarvsområdet och vårdprogrammet. Resultaten från den fortsatta utredningen HIA 2 bör påverka den fortsatta planeringen. Vägutrustning som belysning och möblering längs Ekerövägen bör vara enhetlig när det gäller form, ytbehandling och färg samt harmoniera med den som finns inom Drottningholms slotts- och parkområde.

*Föreningen Drottningholmsmalmen* anser att det är önskvärt att Ekerövägen genom världsarvet ges ett mer värdigt utseende genom lämplig stenbeläggning eller liknande. Detta kan markera att vägen går i ett stadslikande område och medverka till hastighetsbegränsningarna respekteras.

*Drottningholmsmalms vägförening* anser att om Ekerövägen ska breddas bör huvudalternativet vara att dra den i tunnel. Ett andra alternativ är att förlägga den i ett djupt dike vid passagen förbi Drottningholm och parken. Genomförs Trafikverkets plan bör vägen utformas som en lokalgata med låg hastighet (30 km/h) med hastighetsövervakning. Vägen bör stensättas och det bör finnas en trottoar på norra sidan, där majoriteten av de boende bor, samt ett stort antal fotgängarkorsningar.

*Trafikverkets kommentar:*

En huvudutgångspunkt för arbetet med vägplanen är att inte göra intrång i världsarvet och det statliga byggnadsminnet. Vägen planeras därför att byggas så smal som möjligt inom världsarvet och förslaget ligger till stor del inom befintligt vägområde. Detta åstadkoms genom att körfälten byggs endast 3,25 meter breda och vägens dubbelriktade gång- och cykelbana görs med en smal sektion på 3,5 meter.

Vid Kanton behöver två alléträd närmast vägen tas ner. Trafikverket kommer därför att erbjuda Statens fastighetverk nyplantering av träd på motsatta sidan av vägen.

Möjligheten att anlägga en allé har studerats. Åtgärden skulle ta mer odlingsmark i anspråk på grund av krav på skyddsavstånd. En allé, som inte ursprungligen fanns på denna vägsträcka, kan också förleda betraktaren att tro att den ingick i 1700-talets alléstruktur. Detta bedöms motverka projektmålet att världsarvets kulturvärden ska bevaras, vårdas och utvecklas. I projektet har därför den samlade bedömningen gjorts att vägsträckan bör avvika från 1700-talets alléprydda vägare och underkastas det omgivande landskapet. Att alléer har en hastighetsreducerande effekt är inte vetenskapligt belagt.

Vägprofilen vid Malmen sänks inte då åtgärden inte går att genomföra under byggtiden utan stor negativ påverkan på framkomlighet eller irreversibel skada på världsarvet genom omledning av trafik.

Från Karusellplan fram till Drottningholmsbrons västra landfäste åtskiljs körriktningarna av en mittfris av tre storgatstenar i bredd. Körfälten avgränsas av en fris med en storgatsten. De yttre körbanekanterna kantas av en fris med tre storgatstenar i bredd. 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.

Idag finns belysning av vägbanan utmed hela sträckan och så kommer det vara även i fortsättningen. Det är dock önskvärt att vägen tar en så liten plats i landskapsrummet som möjligt. Belysningsstolpar bör vara lågmälda och armaturerna bör vara mycket precist riktade och endast belysa körbana. Spillbelysning bör i största möjliga mån minimeras. Vid Drottningholm kan det finnas behov av att välja en armatur och stolpe som är mer anpassad till slottsparken än utmed övrig sträcka. Inne i parken finns stolpar av historisk karaktär, svarta i gjutjärn, och med lykta av äldre modell. Genom Drottningholm föreslås att samma typ av stolpe och armatur som inne i

parken används utmed gång- och cykelvägen. Antalet bör hållas nere till minimum för att inte accentuera vägen och dess installationer för mycket. Vägbanan belyses med höga stolpar av neutral karaktär, samma som utmed övrig sträcka.

### 3.5.3 Korsningar och utfarter

*Ekerö kommun* önskar en cirkulationsplats vid Rörbyvägen och *Miljöpartiet* i kommunen instämmer och vill dessutom ha trafiksignaler som vid högtrafik vardagseftermiddagar ger bilar från Rörby/FRA företräde.

*SFV* begär att planskild passage utreds vid Drottningholms slott. *Ekerö kommun* önskar en passageväg under marknivå för gång- och cykeltrafik vid Hertigarnas stall. Trapplösning, istället för ramplösning för rörelsehindrade, bör skyndsamt utredas. *Miljöpartiet* i kommunen instämmer. Också *Drottningholmsmalmens Vägförening* föreslår en gångtunnel i anslutning till busshållplatserna. En sådan kan anslutas via en trappa istället för lång gångslänt. *Föreningen Drottningholmsmalmen* ansluter sig till vad *Vägföreningen* skrivit angående in- och utfartstrafik vid Malmen och behovet av en gångtunnel i anslutning till busshållplatserna vid Drottningholm.

Samma synpunkter kommer från *Lunda Gårds Förvaltnings AB* som önskar en gångtunnel under Ekerövägen vid Drottningholm istället för dagens lösning med signalreglerat övergångsställe i plan.

*FRA* motsätter sig inte ombyggnationen av Ekerövägen under förutsättning att möjligheterna att trafiksäkert ta sig till och från FRA med buss, bil, cykel eller till fots inte försämras. När gång- och cykelvägen flyttas till söder/öster om Ekerövägen försämras säkerheten för gående och cyklister till och från FRA. *FRA* framhåller att signalregleringen även ska innefatta gång- och cykeltrafik och passager ska vara säkra också under ombyggnadstiden. *FRA* anser också att trafikfarliga situationer kan uppstå vid busshållplatsen vid Drottningholms slott, där det kan behövas en tydlig markering alternativt avgränsning mellan gångare/bussresenärer och cyklister.

*SFV* är positiv till att vänstersvängfält och bussfickor tas bort vid entrén till Drottningholm. Ekerövägen och gång- och cykelvägen bör inte vara bredare än 3,5 m. *SFV* motsätter sig vidare att Malmbäckens utfart mot Ekerövägen stängs. Enbart Kvarnbacken räcker inte, men begränsning kan införas så att endast högersväng blir tillåten.

*Drottningholmsmalmens vägförening* motsätter sig att utfarter från Malmen stängs av och att all trafik till och från Malmen ska ske via Kvarnbacken. Den detaljplan, som kommunen är i färd med att besluta, förutsätter att alla tre in- och utfarterna kan användas och att det finns parkeringsmöjligheter på ena sidan av Kvarnbacken. Om all trafik kommer att gå via Kvarnbacken kommer det vidare att krävas signalreglering vilket orsakar onödiga stopp i flödet på Ekerövägen. *Föreningen Drottningholmsmalmen* instämmer.

Också *Lovö hembygdsförening* motsätter sig att utfarter från Malmen tas bort och anser att breddningen av Ekerövägen inte tar hänsyn till Malmens infrastruktur och arkitektur. De som bor på Malmen kommer att utsättas för hälsorisker av bl.a. höga partikelhalter, hög bullernivå och farlig trafikmiljö.

Också flera *enskilda* protesterar mot att anslutningen till Malmbacken stängs. Bilar till och från Malmen tvingas vänta vid den signalreglerade korsningen vid Kvarnbacken. Förbifartstrafiken får fler stopp. Trafiken på Malmen ökar. Dessutom bör en trottoar på norra sidan av vägen behållas och biltrafiken ska inte få komma närmare bostäderna. Nya träd bör placeras mellan gång- och cykelbanan och körbanan vid brofästet och Minerva och på de föreslagna mittrefugerna.

En *enskild* påtalar att när resenärer, många skolbarn, stiger av bussen vid Kvarnbacken kliver de rakt ut i cykelbanan. Något bör omgående göras för att höja säkerheten. *Friluftsförbundet* önskar en gångtunnel för turister som ska korsa vägen vid Drottningholm.

*Trafikverkets kommentar:*

Ett övergripande mål för projektet är att minimera intrånget i världsarvet och det statliga byggnadsminnet och i synnerhet undvika irreversibla åtgärder som gör bestående skador. Det är ett av skälen till att inga cirkulationsplatser eller planskilda passager för gång- och cykeltrafik föreslagits i närheten av Drottningholm.

Rörbyvägen: Vägförslaget innebär anslutningarna av Rörbyvägen och Karusellplan alltjämt utgörs av två förskjutna trevägsskäl. Korsningen med Rörbyvägen kommer att signalregleras och förses med vänstersvängfält mot Rörbyvägen. Signalregleringen ökar trafiksäkerheten för dem som använder Rörbyvägen. Gång- och cykeltrafiken föreslås få en gång- och cykelväg på den sida av vägen som vetter mot parken. De cyklister som färdas längs med Ekerövägen behöver därför inte korsa Rörbyvägen och dess trafiksignal utan kan passera utanför signalen och på en cykelöverfart över infarten till Karusellplan, som inte signalregleras.

Malmen: Korsningar utgör alltid en trafiksäkerhetsrisk. Därför arbetar Trafikverket med att hålla nere antalet korsningar på framförallt huvudvägar. Ekerövägen har idag fyra anslutningar till Malmen varav två föreslås stängas av, Malmbacken och Långa radens västra anslutning. Trafiken till och från Malmen förutsätts företrädesvis gå via Kvarnbacken eftersom trafikbelastningen på Ekerövägen är stor och signalreglering i denna korsning medför en trafiksäker lösning. När intensiteten är lägre kan trafik mot Ekerö även använda sig av utfarten vid Eriksbergsvägen via Dragonvägen. Sammantaget ger detta trafiksäkrare utfarter, jämnare trafikflöde på Ekerövägen, en tydligare trafiksituation och minskad risk för korsningsolyckor.

Vid Drottningholm och Malmen har flera alternativ till passager över Ekerövägen studerats. Oavsett läge ger en gångport negativa konsekvenser för världsarvet och det statliga byggnadsminnet eftersom det skulle medföra omfattande och irreversibla konstruktioner. Portens läge och genhet styr om gående ändå väljer att korsa i plan. Genom att hastigheten minskar till 40 km/h ökar säkerheten för dem som korsar Ekerövägen.

*Drottningholmsmalmens Vägföreningen* förordar en enhetlig hastighetsbegränsning till 30 km/h genom hela Drottningholm. *SFV* anser att samma låga maxhastighet bör gälla inom hela världsarvsområdet (30 km/h). Låg hastighet skulle också minska trafikbullret vid Kantongatans västra del, i Drottningholmsparken och vid Kina slott.

RAÄ understryker vikten av att lägsta möjliga hastighet genom världsarvet väljs för att minimera vägens barriäreffekt och buller men även av hänsyn till besökarnas säkerhet samt till möjligheterna att använda vägen för jord- och skogsbruksmaskiner och därmed hålla det kulturhistoriska landskapet hävdat. Vidare anser RAÄ att det inom *hela* världsarvsområdet (från Kanton till Drottningholm) bör vara samma långa hastighet (30 km/h). Av vägplanen bör också framgå att man avser att påbörja utredning av behov av trafikreglering på Ekerövägen och se över möjligheterna till passage över vägen inom världsarvsområdet för gångtrafikanter.

ICOMOS anser att oberoende av trafikmängden bör hastigheten på vägen begränsas så att bullerbelastningen på byggnaderna i området och i utemiljön hålls nere och barriäreffekten minskar.

*Trafikverkets kommentar:*

Dagens hastighet förbi Drottningholm är 50 km/h. I vägplanen är hastigheten sänkt till 40 km/h vilket ökar trafiksäkerheten. Hastigheterna i vägplanen är valda mot bakgrund av vägens funktion, dess trafiktekniska standard, omgivningens känslighet och de överväganden som i övrigt gjorts i den överenskommelse om Förbifart Stockholm/Ekerövägen som finns mellan Trafikverket, Ekerö kommun, Riksantikvarieämbetet och Statens fastighetsverk.

#### 3.5.4 Karusellplan

SFV anser att Karusellplan inte är lämplig som infartsparkering. En *enskild* är av motsatt uppfattning.

*Trafikverkets kommentar:*

Karusellplan används i dagsläget som infartsparkering vilket inverkar på korsningens kapacitet och skadar de kulturhistoriska värdena för Karusellplan som gestaltad plats. Trafikverkets bedömning är att Karusellplan fortsättningsvis inte ska användas som infartsparkering. Därför kommer avtagsvägen även fortsättningsvis att ligga förskjuten i förhållande till Rörbyvägen och inte ingå i en fyrvägs korsning. Någon vänstersväng anläggs inte. Om Statens fastighetsverk tidsbegränsar parkeringen på platsen kan antalet parkerade bilar ytterligare minska. Ett minskat utnyttjande av Karusellplan för infartsparkering är positivt för befintliga kulturvärden.

#### 3.5.5 Pressbyrån och busslingen

*Pressbyråns* föreståndare protesterar mot att den s.k. busslingen runt butiken ska stängas av för utfart till Ekerövägen. Busslingen är nödvändig för butikens överlevnad och den har stor betydelse för dem som bor och arbetar på Lovö samt för besökare. Också *Reitan Convenience* motsätter sig att busslingen vid Drottningholm stängs av samma skäl. *Drottningholmsmalmens vägförening* och *Föreningen Drottningholmsmalmen* framför samma åsikt.

SFV instämmer i att busslingen och pressbyråkiosken bör finnas kvar men påpekar att körslingans utformning och beläggning dock bör utredas.

*Trafikverkets kommentar:*

I vägplanen finns busslingen och pressbyråkiosken kvar.

## 3.6 Drottningholmsbron och Kärsö

### 3.6.1 Korsning Brostugan

*KFUM Bromma* framhåller att Kärsögården är beroende av en väl fungerande och trafiksäkert ordnad av- och tillfart till Ekerövägen. Därför är det viktigt att tillräcklig mark avsätts för korsningen med tillhörande av- och påfarter. Den nya korsningen kan kräva en utvidgning av markområdet i förhållande till vad som angivits på länsstyrelsens kartor över Lovö Kärsö naturvårdsområde. När Ekerövägen breddas kan mark också behöva tas i anspråk på vägens norra sida från korsningen vid Nockebybrons fäste på Kärsön. Den marken används idag som transportled till pumpstationerna för vatten och avlopp som ligger vid brofästet och till vilka Kärsögårdens vatten och avlopp är anslutna. På länsstyrelsens kartor framstår det avsatta markområdet som väl smalt för att rymma både vägbreddning och transportleden samt för litet för pumpstationerna.

Också *enskilda* påtalar att det är svårt att ta sig till/från Kärsön och ta sig över vägen.

*Drottningholmsmalmens Vägförening* anser att med en signalreglerad korsning vid Kärsön upprätthålls säkerheten utan nämnvärda stopp i trafikflödet.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Korsningen vid Brostugan behålls som oreglerad korsning med separata vänstersvängfält. Sänkningen av hastigheten förbättrar trafiksäkerheten och möjligheterna att korsa vägen i plan. En signalreglering av korsningen ger inga trafiksäkerhetseffekter och försämrar framkomligheten för den genomgående buss- och biltrafiken på Ekerövägen. Väster om korsningen finns en parkeringsficka med kommuninformation som kommer att tas in i vägområdet. Strax väster om parkeringsfickan skapas en möjlighet att korsa vägen i plan. En passage för gående underlättar också för busspassagerare att korsa vägen vid korsningen Brostugan. En befintlig planskild gångförbindelse under Nockebybron förtydligas och rustas upp.

Trafikverket räknar med att den mark som tas i anspråk på är tillräcklig.

### 3.6.2 Buller

*Enskilda* klagar över buller och befarar att bullret kommer att öka. De undrar hur man ordnar bullerskydd med fönsteråtgärder på 1700-talshus.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Den lägre hastigheten på Drottningholmsbron och över Kärsön gör att bullret minskar något för bostäderna vid Ängsholm och för Brostugan jämfört med idag. I vägförslaget ingår en bullerskärm intill huset vid Drottningholmsbrons östra fäste.

För fastighetägare vars fastigheter utsätts för buller över gällande riktvärden för uteplatser och/eller inomhusmiljö erbjuder Trafikverket fönsteråtgärder och andra lokala åtgärder. För kulturhistorisk värdefull bebyggelse kan fasad- eller fönsteråtgärder kräva särskild anpassning.

## 3.7 Nockebybron och Nockeby

### 3.7.1 Vägdragning

*Stockholms stad* har framfört att ingen detaljplaneändring krävs vid vägplanens sträckning vid Nockeby. Staden ställer sig positivt till anläggande av gång- och cykelbanan på den östra sidan av Ekerövägen då detta stämmer väl överens med stadens kommande planering för sträckan Nockeby – Brommaplan.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket noterar synpunkten.

### 3.7.2 Buller

*Bostadsrättsföreningen Isbjörnen* anser att Trafikverket behöver sätta upp bullerskärmar längs hela Nockebybron för att minska bullerproblemet, inte bara fram till från bron mitt till Gubbkärsvägen. Fönsteråtgärder på föreningens fönster är ett sämre alternativ.

*Recipientens Samfällighetsförening* anser att Trafikverket måste omhänderta bullerproblem för radhus på Utflyktsvägen. Trafikverkets förslag anses inte tillfredsställande.

En *enskild* företrädare för *FORUM Nockebyhov* har förslag på hur bullersituationen vid Nockebyhov ska kunna förbättras.

Ett antal *enskilda* påtalar att de är störda av buller från Nockebybron.

*Trafikverkets kommentar:*

Hastighetssänkningen på Nockebybron gör att bullersituationen för bebyggelsen i ombyggnadsförslaget blir något bättre jämfört med dagens situation, trots ökad trafik. I vägförslaget ingår två meter höga parallella skärmar på den östra delen av bron. Den nedre tredjedelen av skärmarna ska vara absorberande och resten ska vara genomsläpplig.

För fastighetägare vars fastigheter utsätts för buller över gällande riktvärden för uteplatser och/eller inomhusmiljö erbjuder Trafikverket fönsteråtgärder och andra lokala åtgärder.

Karin Stadler

projektledare