

Trafikverket

**Ekerövägen/nr 261 - vägplan - breddning till fyra körfält**

Dnr KS13/144-318

För Ekerö kommuns vidkommande är det angeläget att säkra en helhetslösning, med avseende på breddningen av 261/Ekerövägen och E4/Förbifart Stockholm. I "Överenskommelse efter samråd" av den 7 april 2011, som undertecknades av Riksantikvarieämbetet, Statens fastighetsverk, Trafikverket, respektive Ekerö kommun, stipulerades: "Ekerövägen byggs om till fyra smala körfält i syfte att åstadkomma en robust väg- och kollektivtrafikförbindelse mellan Ekerö centrum och Nockeby. Utformningen ska ske så att värdena i världsarvet, byggnadsminnet, respektive riksintresset inte hotas."

I RUFSS 2010 understryks att "en breddning av Ekerövägen är viktig, för att förbättra trafiksäkerheten och öka kapaciteten mellan Ekerö centrum och Brommaplan." Vidare uttalas att "kapacitetshöjande åtgärder behövs på infarterna mot Stockholm - på Europavägarna, såväl som på övriga huvudinfarter från Ekerö, Huddinge och Nacka/Värmdö."

Ekerö kommun vidhåller principiellt de ställningstaganden som bland annat genom Kommunstyrelsens beslut, daterat den 18 juni 2013, lämnats angående tidigare versioner av vägplanen. Flertalet av de sakfrågor som utgör stommen i Ekerö kommuns invändningar (i princip även förutsättningar för undertecknande av de två infrastrukturavtalen år 2009 och 2010) emot innehållet i vägplanen, är de mycket betydande brister som Ekerö kommun upprepat har påtalat vid tidigare remisstillfällen.

Med den omfattning, linjesträckning, profil och utformning som Ekerövägen preliminärt har givits i den pågående planeringen, har förändringar i några detaljplaner vid Ekerö centrum blivit aktuella. Dessa planprocesser genomförs parallellt med vägplaneringen.

Eftersom Trafikverket inte längre har för avsikt att generellt teckna genomförandeavtal med berörda kommuner, finner därför Ekerö kommun att erforderliga förändringar - som beskrivs i nedanstående textavsnitt - snarast möjligt måste göras i vägplanen.

**EKERÖ KOMMUN REDOVISAR NEDANSTÅENDE MER STRATEGISKT VIKTIGA INVÄNDNINGAR, SÅVÄL SOM FÖRTYDLIGAR TIDIGARE FRAMFÖRDA SYN- PUNKTER, AVSEENDE PLANERAD BREDDNING AV EKERÖVÄGEN:**

- **Fyra körfält mellan Nockeby och Brommaplan.** De bedömda nytteeffekterna till följd av planerade trafikåtgärder i bytespunkten Brommaplan måste ytterligare optimeras. Ekerö kommun understryker därför att det föreligger ett omfattande behov av att iordningställa en fyrfältsfunktion med prioritering för kollektivtrafik på Ekerövägen - också på sträckan mellan Nockeby och Brommaplan.

Utöver detta måste betydande trafikanläggningsåtgärder vidtas i Stockholm västerort, för att Ekerövägen ska få en ändamålsenlig roll i ett väl fungerande kapillärt vägsystem - och som kompletterar de tillfartsleder som tillgodoser de omfattande behoven av person-, såväl som varutransporter i vår region.

Parallellt måste även en trafiksäker gång- och cykelväg anordnas längs vägsträckan Ekerö centrum-Nockeby-Brommaplan.

- **Materialtransporter ska ske sjövägen, istället för på Ekerövägen.** Med stöd av åtagandena i de två av parterna undertecknade infrastrukturavtalen, ska Trafikverket och Ekerö kommun gemensamt verka för att berg- och materialtransporter, till såväl som från Lovö, under byggskedena sker via provisoriska hamnar och till lägen för mellandeponi. Trafikverket har nu för egen del framfört att det är möjligt att tolka innebörden av den samsyn som gemensamt formulerats i avtalen, på alternativa sätt. Enligt Trafikverkets förmenande skulle detta medge att en begränsad mängd lastfordon skulle trafikera Ekerövägen under de omkring 6-8 år, som de mer omfattande byggnadsåtgärderna genomförs. Ekerö kommun intar även fortsatt en mycket restriktiv inställning till denna ståndpunkt - vilket även präglar överläggningar/förhandlingar som förs mellan Ekerö kommun och Trafikverket, angående planerade infrastrukturinsatser längs Ekerövägen å ena sidan - samt bedömning av eventuella förslag till kompensatoriska åtgärdsval å andra sidan.
- **Passageväg under marknivå för gång- (och cykel)trafik, vid Hertigarnas stall respektive Kanton.** Planskild möjlighet att korsa Ekerövägen erfordras definitivt, för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter - som barn och ungdom på väg till respektive från skol- och förskoleverksamheter vid Kanton - men även gällande våra internation-

ella besökare av världsarvet Drottningholm. Dessa förbindelser kan förslagsvis utformas med trappa och hiss på varje sida om väggkroppen. Här bör likartad tillämpning av regelverket ske, som i motsvarande anläggning för planeringen vid Malmvik - i avsikt att möjliggöra en godtagbar gestaltungs lösning i dessa känsliga natur- och kulturmiljöer. Ekerö kommun och uppenbarligen några statliga centrala verk, har hemställt att Trafikverket snarast möjligt genomför fördjupade analyser i denna mycket angelägna fråga.

- **Akustiska skyddsåtgärder för tätortsnära bostäder vid Ekerö centrum.** Vid samråd som förekommit mellan Trafikverket och Ekerö kommun, har förutsättningen tidigare varit att verket - vid genomförandet av Ekerövägens breddning - iordningställer ett fullgott bullerskydd för bostadsbebyggelse och allemansrättsligt tillgängliga exteriöra ytor i Ekerö centrum, det vill säga söder om det markområde som blir föremål för planerade vägbreddningsåtgärder. Högsta medgivna färdhastighet, respektive längd och höjd på bullerdämpningsskydd som avses anläggas, är några parametrar som måste hanteras i en väl sammanvägd lösning. Riktvärden för trafikbuller ska klaras.

Det bullerdämpningsskydd som avses uppföras längs Ekerövägen, till skydd för huvudsakligen befintlig radhusbebyggelse (omedelbart väster om ny planerad bro över Tappström) kan reduceras vad avser längd, söder om bostäderna. Det bör även övervägas om höjden på erforderlig del av bullerdämpningsskyddet kan reduceras. Motivet för dessa förändringar är att högsta medgivna färdhastighet över nya Tappströmsbron nu avses bli 40 km/h, i jämförelse med tidigare föreslagna 60 km/h.

- **Pendelbåttrafik mellan Ekerö centrum och Gamla stan i Stockholm,** för att bland annat kompensera för reducerad framkomlighet, i samband med genomförande av planerade infrastrukturinsatser. Insatsen kan komma att ingå i "Mobility Management." Stockholms läns landsting/Trafiknämnden, har den 27 augusti 2013 fattat beslutet att i samverkan med Ekerö kommun, Trafikverket samt Stockholms stad vidareutveckla möjligheterna att trafikera Mälaren med pendelbåtar på sträckan mellan Ekerö centrum och Gamla stan (eller inledningsvis Stadshuskajen) i Stockholm - ett projekt som framtagits på Ekerö kommuns initiativ. Nya målpunkter kommer att tillskapas i den centrala regionkärnan.

Denna kompletterande insats till den befintliga kollektivtrafiken, skulle även utgöra en av flera åtgärdsval, för att kunna avlasta fordonsflödet över Lovö - som till varierande delar utgör statligt byggnadsminne,

världsarv, såväl som riksintresse - under den följd av år då mycket omfattande byggnadsarbeten pågår, föranledda av breddningen av Ekerövägen till fyra körfält samt byggandet av Förbifart Stockholm.

Sträckan mellan Ekerö centrum och Brommaplan kommer även efter tidpunkten för trafiksättning av Förbifart Stockholm, att utgöra det i särklass mest dominerande kommunikationsstråket för boende och yrkesverksamma i Ekerö kommun - med avseende på arbetsresor samt för besökare av de unika natur- och kulturmiljöerna.

Trafikverket har uttalat en avsikt att finansiera denna åtgärd. Ekerö kommun skulle i detta läge sannolikt förbättra tillgängligheten genom att anordna förbättrade parkeringsmöjligheter för cyklar och privata motorfordon, i anslutning till bytespunkten (bussterminal och fartygskaj) i Ekerö centrum.

- **Ny bussförbindelse mellan Ekerö centrum och Flemingsberg**, via färja mellan Jungfrusund och Slagsta. Insatsen kan komma att ingå i "Mobility Management." Eftersom Ekeröbornas nuvarande arbetspendling och sjukvårdsresor, likväl som persontransporter för att säkra tillgången av skolor av varierande inriktningar, förhållandevis frekvent företas till och från Huddinge, Södertälje, men även Botkyrka - bör kollektivtrafikutbudet snarast möjligt utvidgas med en stombusslinje via dessa färjor.

Under den tid som breddningen av Ekerövägen pågår, skulle även denna kollektivtrafikinsats utgöra ett mycket angeläget åtgärdsval, för att avlasta fordonsflödet på detta trafikavsnitt.

- **Ny direktbusslinje mellan Ekerö centrum och Brommaplan**, längs Ekerövägen. Insatsen kan komma att ingå i "Mobility Management." Kollektivtrafikandelen i Ekerö kommun förväntas öka under det närmaste decenniet. Förbifart Stockholm medger bättre framkomlighet för stombussar på Ekerövägen. Alla regionala aktörer förväntas även samverka för en reell fyrfältsfunktion på hela sträckan mellan Nockeby och Brommaplan, men även avsevärt förbättrade trafikflöden vid bytespunkten Brommaplan och genom Stockholm västerort. Som komplettering till nuvarande busstrafik, kan en ny matarbusslinje mellan Ekerö centrum och Brommaplan - under de tider under dygnet som arbetspendling dominerar fordonsflödet - nå en hög nettonuvärdeseffekt.
- **Cirkulationsplatser vid Kanton respektive Rörbyvägen**, istället för trevägskorsningar med trafiksignalanläggning. Framkomligheten

måste i alla avseenden förbättras, på vägsträckan Ekerö centrum-Brommaplan. Ett viktigt led i denna strävan är att reducera risken för att nya hinder för trafikflödet uppkommer längs Ekerövägen. Fyra stycken vägkorsningar med trafiksignalanläggning mellan Tappströmsbron och Drottningholmsbron gagnar inte framkomligheten. Barns och ungdomars passager av Ekerövägen intill befintliga skol-/förskoleverksamheter vid Kanton, ska tryggas med vägutformning som medger högsta möjliga trafiksäkerhet. Även fordonstrafiken till och från FRA (som är en av kommunens största arbetsplatser), måste prioriteras högt. Ekerö kommun hemställer att Trafikverket snarast möjligt genomför en fördjupad analys i denna angelägna fråga.

- **Koordinerat trafiksignalsystem på vägsträckan mellan Ekerö centrum och Brommaplan.** För att kunna erbjuda en fullgod framkomlighet för fordonsflödet mellan Ekerö centrum och Brommaplan, måste den tekniska infrastrukturen uppgraderas. Även om några cirkulationsplatser anläggs på denna vägsträcka, är det ändå mycket angeläget att trafiksignalsystemet koordineras vid återstående korsningspunkter. Åtgärden ingår som ett åtagande i de infrastrukturavtal, som undertecknades av Ekerö kommun och Trafikverket år 2009/2010.
- **Angöringsvägar till och från Drottningholm.** En fullgod framkomlighet mellan Ekerö kommun och Stockholms stad erfordrar en väl fungerande transportinfrastruktur för fordons-, gång- och cykeltrafik genom Drottningholm. ”Flaskhalsar” i vägområden måste avlägsnas. Parallellt måste även kvarstående framkomlighetsproblem gällande öppningstider för Nockebybron, respektive Tappströmsbron hanteras. Åtgärden ingår som ett åtagande i de infrastrukturavtal, som undertecknades av Ekerö kommun och Trafikverket år 2009 och 2010.

Även i övrigt måste Trafikverket säkerställa att vägplanen koordineras med Ekerö kommuns pågående detaljplanering för Drottningholm.

#### **ANDRA MYCKET ANGELÄGNA SYNPUNKTER PÅ INNEHÅLLET I UNDERLAGET TILL VÄGPLAN:**

- **Största möjliga hänsyn måste visas de boende längs Ekerövägen.** Byggande av Förbifart Stockholm och breddning av Ekerövägen kommer att ta omkring tio år i anspråk. De människor som kommer att beröras mest av planerade infrastrukturinsatser - det vill säga de permanentboende intill de berörda vägområdena på Kärsö, Lindö, Lovö och Ekerö centrum - måste i olika avseenden kompenseras för betydande

inskränkningar i vardagslivet, bland annat reducerade värden på fastighetstillhörighet/fastigheter, bullerstörningar mm.

Även i övrigt måste Trafikverket säkerställa att vägplanen koordineras med Ekerö kommuns pågående detaljplanering för Tappströmsbron.

- **Ett långsiktigt skydd för Griftegården vid Malmvik.** Unika natur- och kulturvärden som kommer att beröras av planerade infrastrukturinsatser, måste i olika avseenden skyddas mot skada, intrång och andra oönskade influenser som akustiska, bländnings-, vibrations-effekter mm. Ekerövägens läge på mycket nära avstånd till Wallenbergs kolumbarium, kräver respekt för områdets profana, såväl som sakrala värden. Därav följer att bland annat breddningen av vägkroppen ska ske norr om befintlig linjesträckning.
- **Förflyttning av skjutbaneverksamhet vid Tillflykten.** Trafikverket har i olika sammanhang samband uttalat sin avsikt att återlokalisera verksamheten på Lovö, efter det att byggandet av Förbifart Stockholm och breddningen av Ekerövägen kommit till stånd. Denna för samhället så viktiga funktion - inte minst som övningsplats för att säkerställa Polismyndighetens uppdrag samt jägarorganisationernas naturvårdsuppgift - måste bibehållas på lokal nivå. Det är även angeläget att Trafikverket medverkar till att skjutbaneverksamheten kan upprätthållas även under den tid då byggnadsentreprenaderna pågår. Omlokalisering är - i likhet med förändrad verksamhet på samma plats, men med påverkad störningsbild - anmälningspliktig enligt miljöbalken.

#### UTÖVER DETTA GÖRS FÖLJANDE VIKTIGA NOTERINGAR:

- **Fördjupat gestaltningsprogram - även för Ekerövägen.** Detta dokument gällande projekt Ekerövägen (som i enlighet med länsplan ska färdigställas år 2019) måste integreras till motsvarande dokument för projekt för projekt Förbifart Stockholm (som enligt nationell plan ska färdigställas omkring år 2025/2026). Programmet måste ges en i alla avseenden tydlig helhetsbild, genom att bland annat redovisa tunnel-påslag, trafikplatser, anslutande vägar, närmiljöer, stödmurar, gabioner, skyltning, gräsytor, impedimentområden mm. I programmet måste även vägas in hänsyn till exempelvis luftutbytesstationer, såväl som likartade anläggningar, belägna i anslutande natur- och kulturmiljöer på Lovö, Kärso och Kungshatt.
- **HIA får inte innehålla argument utan nationella lagstöd.** I en tidigare version av Heritage Impact Assessment (HIA) har bland annat

skrivits att ingen ökning av antalet fordon medges. Ur Trafikverkets och Ekerö kommuns avtal om medfinansiering av infrastruktur, av den 30 mars 2010, utläses dock att trafikflödet förbi Drottningholm år 2035 bedöms bli 28 000 fordon per dygn i det fall Förbifart Stockholm byggs, respektive 35 000 fordon per dygn i det fall Förbifart Stockholm inte byggs. I förslaget till vägplan framhölls: "Den nuvarande trafikbelastningen på Ekerövägen har idag en mycket negativ på världsarvets unika värden (Outstanding Universal Value - OUV)". Vidare angavs: "I vägplanen för Ekerövägen är syftet att genomföra åtgärder och skapa redskap för att minska trafiken. Slutligen skrevs: "Vägen har en underordnad roll i det känsliga landskapet på Lindö, Lovö och Kärsö". Innehållet i kommande HIA, som i juridisk mening inte förpliktar svensk vägplanering till några åtgärder - får inte binda Trafikverket på ett sätt som felaktigt ointetgör eller avsevärt försvårar breddningen av Ekerövägen.

- **Felaktig avgränsning av världsarvet ska förändras.** Någon avgränsning av världsarvet Drottningholm, i form av beslut genom UNESCO:s försorg, har inte gått att belägga. *Criterion IV* i det textavsnitt som berör världsarvsbeslutet av den 13 december 1991, lämnar stöd för Ekerö kommuns uppfattning i ärendet. Det existerar inte heller något "influensområde för världsarvet", varför inte heller detta begrepp ska användas i miljökonsekvensbeskrivning (MKB). I Regeringens beslut om tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken, fastslås att: "Förbifart Stockholms vägkorridor tangerar världsarvet (och berör buffertzonen för världsarvet)." Detta beslut visar att Regeringens uppfattning om avgränsning för världsarvet överensstämmer med området som beskrivs för *Criterion IV*.
- **Myndighetsutövning inom Ekerö kommun.** Det är i övrigt mycket angeläget att Trafikverket säkerställer att vägplanen koordineras med ställningstaganden även med avseende på villkor, tillstånd, tillsyn mm - främst inom ramen för Miljönämndens och Tekniska nämndens ansvarsområden.

För Ekerö kommun

Peter Carpelan  
Kommunstyrelsens ordförande