

PM - Utredning av en eventuell ersättningsväg för biltrafik i Ekebyhovsdalen

Bakgrund

Planeringsenheten i Ekerö kommun har fått i uppdrag att ta fram en ersättningsvision med strukturplan för Ekebyhovsdalen. Uppdraget grundar sig i ett politiskt beslutat PM "Utvecklingsplan för Ekebyhovsområdet och Jungfrusundsåsen" (Dnr KS21/96). Inom ramen av uppdraget ingår bland annat att reda ut behovet av, konsekvenserna av och kostnaderna av en så kallad ersättningsväg i Ekebyhovsdalen.

Björkuddsvägen

Sträckan mellan Ekebyhovsskolan/Mälaröhallen i väster och Bryggavägen i öster har varit föremål för diskussion under en lång tid i kommunen.



Figur 1 – Kartan visar Björkuddsvägens sträckning, allén och del av allén som stängs av för biltrafik.

Inriktningen i detaljplanen för den nya Ekebyhovsskolan vid Bryggavägen med plats för 900 elever är att låta vägsträckan vara till för gående och cyklister. Den används redan idag flitigt som en skolväg för elever som cyklar och går, och kommer få en ännu tydligare roll som en sådan när den nya skolan står färdig. Beräkningar visar att upp emot 400 barn kommer gå och cykla här varje dag.

Detaljplanen för den nya skolan syftar till att skapa en trafiksäker miljö i anslutning till skolområdet och därigenom skapa förutsättningar för elever att själva ta sig till och från skolan. I syfte att förbättra trafiksäkerheten för skolbarnen i området samt skapa förutsättningar för elever att själva ta sig till och från skolan planläggs del av allén (sträckan mellan Ekerö ridcenter och Bryggavägen i öst) som PARK, vilket innebär att gång- och cykeltrafik får förekomma men att motortrafik förbjuds. En vändplan öster om ridhuset finns också med för att möjliggöra för sophämtning samt eventuella transporter till bostadsfastigheten och ridhuset i öster.



Figur 2 – Plankarta för detaljplan för del av Ekebyhov 1:1 och del av Ekebyhov 1:394 (Ny skola Bryggavägen). Allén söder om skolan planläggs som PARK, vilket innebär att endast gående och cykeltrafik tillåts på sträckan förbi skolan. Motorfordonstrafik förbjuds.

Allén, som sträcker sig mellan Mälarens vatten i öster och Ekebyhovs slott anlades omkring 1700-talet och är en värdefull del av den kulturhistoriska miljön. Den är därmed dimensionerad efter häst och vagn, och är således varken lämpad för eller byggd för biltrafik. Mellan Ekebyhovs slott och Bryggavägen har allén en begränsad bredd på upp till 3,5 meter, vilket är smalare än vad som är godtagbart för en bostadsgata med ringa biltrafik. Två personbilar kan inte mötas på vägen utan att problem uppstår. Även om vägen mellan Mälaröhallen i väster och Ekebyhovs slott är lite bredare skapar Björkuddsvägens bredd svåra förutsättningar att kunna kombinera biltrafik med gående och cyklande barn, eftersom denna sträcka är utpekad som huvudstruktur för cykeltrafik enligt Framkomlighetsplanen (2021).

Vägens viktiga roll för gående och cyklister, samt dess olämpliga utformning för biltrafik, gör att det inte är aktuellt att tillåta biltrafik igenom allén öster om ridskolan. Genom den framtida avstängningen för biltrafik på en del av allén kommer tillgängligheten för trafikslaget minskas. I samband med att den östra delen av allén planläggs som PARK får angöring till verksamheter i Ekebyhovsdalen, till exempel Mälaröhallen, tennishallen och Ekerö ridskola, i stället ske västerut. Detta medför en något längre restid för biltrafik som idag angör allén österifrån, men bedöms vara en förutsättning för en trygg och säker miljö i anslutning till skolan. Frågan som utreds i detta PM är därför om en så kallad ersättningsväg behövs för att kunna säkerställa en tillfredsställande tillgänglighet.

Det finns olika alternativa dragningar och utformningar av en eventuell ersättningsväg. Inom PM:et tas inte ställning till en exakt dragning av en eventuell ersättningsväg. Den initiala bedömningen och det rimligaste alternativet är att en ny eventuell ersättningsväg som löper parallellt med den

befintliga alléns södra sida gör minst intrång på det värdefulla öppna kulturlandskapet och ger minst negativ omgivningspåverkan i allmänhet. Därför antas i detta PM att en eventuell ny ersättningsväg i öster skulle ansluta till Bryggavägen söder om korsningen Björkuddsvägen/Bryggavägen, och i väster anslutas till en ny parkeringsyta intill ridskolans ridbana och ridhus.



Figur 3 – Sträckningen för en eventuell ny väg parallellt med allén.

Konsekvenser av genomfartstrafik i Ekebyhovsdalen

Detaljplan för del av Ekebyhov 1:1 och del av Ekebyhov 1:394 möjliggör en ny grundskola vid Bryggavägen direkt norr om Björkuddsvägens östra delsträcka. Detaljplanens genomförande i kombination med att en ny friskola planeras på Ekebyhovsskolans nuvarande tomt, kommer medföra en stor ökning av gående och cyklande barn som väljer allén för att ta sig till och från skolorna. Utan vidare åtgärder finns risken att biltrafiken kommer att öka markant också, mestadels på grund av att fler föräldrar skulle välja att skjutsa sina barn till en av skolorna. Eftersom Björkuddsvägen endast är 3,0–3,5 m bred är det omöjligt att kombinera dessa trafikslag på ett ansvarsfullt och trafiksäkert sätt. Därför har Björkuddsvägen inom planområdet för skolan planlagts som PARK, vilket innebär att gång- och cykeltrafik får förekomma men inte motortrafik.

Samma resonemang gäller för sträckan på Björkuddsvägen mellan Mälaröhallen och ridhuset. Den är en del av samma länk i skolvägen mot skolfastigheterna och har ungefär samma bredd som vägen direkt söder om den nya skolan. Om en eventuell ny ersättningsväg mellan Bryggavägen och ridhuset skulle kopplas ihop med den befintliga delsträckan på Björkuddsvägen, mellan ridhuset och Mälaröhallen, uppstår samma trafikfara på denna delsträcka som utgjorde resonemanget och var själva anledningen till att planlägga vägsträckan längre österut som PARK. Att ansluta en ersättningsväg till den befintliga Björkuddsvägen gör att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter på resten av Björkuddsvägen kommer minska rejält jämfört med förslaget från den antagna detaljplanen för skolan på Bryggavägen. Detta eftersom nya korsningar med befintliga vägar behöver tillskapas, vilket ger fler konfliktpunkter på vägarna. En vägenslutning skulle dessutom leda genom ett område med många oskyddade trafikanter, då bilister kommer trafikera och samsas med fotgängare, cyklister och hästryttare.

Om en eventuell ny ersättningsväg anläggs i syfte att möjliggöra för genomgående biltrafik i Ekebyhovsdalen skulle det få en direkt negativ påverkan på de viktiga värden och kvaliteter som är karaktäriserande för Ekebyhovsdalen. Det skulle bland annat leda till att odlingslandskapets öppna struktur ytterligare bryts upp och fragmenteras. Dessutom skulle tystnaden, som i "Kulturmiljöanalys av Tätortsbandet i Ekerö kommun" (2008) beskrivs som en viktig del för upplevelsen av dalen, också påverkas negativt med ökade buller och brus i bakgrunden.

Den bärande principen i förslaget som presenteras i gestaltningsvisionen med strukturplan för Ekebyhovsdalen är att det öppna landskapet fortsättningsvis ska bevaras samt möjliggöra för att Ekebyhovsdalen fortsatt ska vara en självklar målpunkt för rekreation och fritidsaktiviteter. I gestaltningsvisionen med strukturplan för Ekebyhovsdalen föreslås dalen kunna utvecklas med ytterligare tillägg av verksamheter som går i linje med dessa bärande principer såsom en 4H-gård, trädgårdsodling med tillhörande café med mera. Dessa, och redan befintliga verksamheter såsom ridskolan, slottet et cetera, skulle gynnas av att genomgående biltrafik minskas. Möjliggörande för eventuell genomfartstrafik genom dalen skulle påverka visionen om dalen som en destination för rekreation och fritidsaktiviteter och de bärande principerna av förslaget negativt.

Slutsatsen är alltså att genomgående biltrafik genom dalen bedöms olämpligt.

Syfte

Detta PM undersöker de samhällsekonomiska effekterna av att anlägga en ny ersättningsväg för biltrafik som går parallellt med gång- och cykelvägen i allén på den södra sidan och som ansluts till en ny parkeringsyta.

Utöver detta redogörs kort för övriga konsekvenser som en eventuell ersättningsväg skulle innebära och vad det skulle få för effekter på området.

Samhällsekonomiska effekter

Gångse metod vid samhällsekonomiska beräkningar av infrastrukturprojekt är framtaget av Trafikverkets *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 7.0*¹ vilken också är metoden som används i denna beräkning. I en samhällsekonomisk beräkning innebär resan en uppoffring för att ta sig till ett resmål. Denna uppoffring går att sätta ett värde på, som inte bara är kostnaden för själva resan utan även den värdering av den tid som gått förlorad på att resa.

Den nytta som en alternativ användning av den besparade restiden värderas till är den så kallade *alternativkostnaden*. ASEK använder de senaste tidsvärdestudierna av vetenskaplig-kvalité. Eftersom nyttan av restid är en så kallad betalningsviljestyrd nytta, ska den räknas upp årligen med den reala BNP/capita tillväxttakten, vilken enligt ASEK är 1,5 procent per år från 2017. Grundvärde för restid är 69 kr per timma år 2017 och det är denna siffra som räknas upp med 1,5 procent per år. Den samhällsekonomiska nyttan ställs sedan mot investerings-, drift- och underhållskostnader för vägen. När dessa jämförs går det att få en bild av huruvida en ny väg ger en samhällsekonomisk vinst eller förlust.

Restidsvinst

En ersättningsväg genererar bara en tidsvinst på relationen mellan Gällstaö och Sjöstaden som delområde inom Ekerö mot ridhuset på Björkuddsvägen. För andra funktioner i dalen genererar

¹ [ASEK 7.0 Hela rapporten \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se)

ersättningsvägen inga fördelar i restidsvinst, eftersom man får gå sista delen från parkeringen till besöksmål som slottet eller idrottsanläggningar. Även från andra bostadsområden norr om området genererar en ersättningsväg ingen tidsvinst eftersom resvägen innebär en omväg genom Brygga industri.

Tidsvinsten är då beräknad på högst tio nyttjande fordon, tur och retur, per dag med en tidsvinst om sex minuter per resa (enkeltväg). Total tidsvinst är 12 minuter per fordon och dag, sammanlagt två timmar som motsvarar 158 kr. Totalt antal trafikdygn är 150 per år. Den beräknade samhällsekonomiska tidsvinsten för denna väg beräknas därmed vara värd 21 tkr år. På 20 års sikt uppgår den sammanlagda samhällsvinsten till 500 tkr inklusive den årliga uppräkningsen.



Figur 4 - Sträckningen för en eventuell ny väg parallellt med allén med en ny parkeringsyta.

Direkta kostnader

Den samhällsekonomiska effekten av restidsvinsten får vägas mot investeringskostnader, driftkostnader och samhällsekonomiska förluster i form av buller och luftföroreningar.

Den planerade vägen uppgår till 650 meter, med en tillhörande parkeringsyta för 12 bilar. På grund av ogynnsamma markförhållanden skulle ett anläggande av denna väg kräva större investeringar för att säkerställa en god bärighet. Kostnaden uppskattas till närmare 2–2,5 Mkr för schaktning, grundförstärkning överbyggnad och beläggning i form av grus eller stenmjöl. Dock kan kostnaden bli ännu högre. Kostnaden för parkeringsytan uppskattas till 1,2 Mkr. Totalt en investering om närmare 3,2–3,7 Mkr. Till dessa investeringskostnader tillkommer årliga driftkostnader på 80 tkr och reinvesteringskostnader på 900 000–1,0 Mkr efter 10–15 år.

Övriga vinster och kostnader

Genom att anlägga vägen inom dalens område minskar arrendeytan som i dagsläget är en ekonomisk intäkt för kommunen. Det är därmed en förlust eller tillkommande kostnad som är tillräckligt viktigt att utreda vidare. Dessutom minskas arealen brukbar mark, som också har samhällsnytta. Inom ramen av detta PM saknades underlag för att kunna göra en exakt bedömning.

Den planerade skolan vid Bryggavägen har utformats så att skolbyggnaden fungerar som en skyddande barriär mellan skolgård och Bryggavägen. Skolbyggnaden fångar upp trafikbuller och säkerställer att den skyddade skolmiljön är på långt avstånd från vägen där luftföroreningar förekommer. Om en eventuell ny väg anläggs längs med allén kan skolan inte längre ha en skyddade miljö. Bullernivåerna antas inte överskrida riktvärden men skapar en försämring jämfört med att inte ha vägen. Fordonstrafik på grusväg kommer även dra upp damm och partiklar (PM10) i luften och den miljö där skolelever vistas.

Biltrafiken som får göra en omväg om eventuell ersättningsväg inte byggs kommer bli så pass liten att den inte bidrar till en mätbar ökning av utsläpp och buller. Trafiken på ersättningsvägen utgör dock bara en bråkdel av trafiken på Bryggavägen och Ekerövägen som understiger 0,5 %. De ökade utsläppen motsvarar sammanlagt 64 km per dag eller 9600 fordonskilometer per år. Effekterna på trafikintensiteten och buller är därmed försumbart små.

Bedömning av samhällsekonomiska effekter

Investeringskostnaderna uppgår till 3,2–3,7 Mkr. Kostnader för drift över en 20-årsperiod uppgår till 2 Mkr. Reinvesteringskostnaderna hamnar på 900 000–1,0 Mkr inom samma period. Den sammanlagda kostnaden blir då 6,1–6,7 Mkr. Då är inte kostnaderna i samband med bortfall av arrende, en minskning av areal brukbar mark och påverkan av skolgården med småpartiklar inkluderat. Samhällsvinsten i restidsvinst uppgår till 500 tkr under samma period, utan vinsten på ökade utsläpp på omvägen. Slutsatsen är därför att en ersättningsväg skulle leda till en samhällsförlust på 5,6–6,2 Mkr. I stora drag överstiger bara kostnaden för driften på 80 tkr per år samhällsvinsten i tidsvinst som har kalkylerats till 21 tkr per år.

Orsaken till detta är att vägen och parkeringsytan förväntas ha ett mycket lågt nyttjande baserat på dess målpunkter och antalet boende i dess direkt närhet som kan antas dra nytta av en eventuell ersättningsväg och parkering. Med ett lågt nyttjande och stora investeringskostnader är nettosumman negativ där avskrivning-, drift- och reinvesteringskostnader överstiger nyttan av vägen och parkeringen rejält.

Att bygga denna väg är kostsamt och kommer föra flera negativa aspekter med sig. De ekonomiska och personella resurser som tillsätts för detta arbete kan innebära att andra viktiga projekt som skulle ha haft större nytta för samhället inte får tillräckligt med resurser.

Konsekvenser av en eventuell ersättningsväg

Nedan följer ett kvalitativt resonemang om vilka konsekvenser en eventuell ersättningsväg i Ekebyhovsdalen skulle innebära på de värdeskapande kvaliteter som är karaktäriserande för Ekebyhovsdalen som helhet.

Landskapsbilden och kulturmiljön

Det öppna odlingslandskapet och herrgårdskapet:

Den östra delen av Ekerön är fornlämningstätt och har många kvarvarande värdefulla landskapselement som vittnar om det storskaliga herrgårdskapets historia. Dessa element består bland annat av allén mellan Ekebyhovs slott och Mälarens vatten i öster, den öppna odlingsmarken som idag utgör Ekebyhovsdalen, de fria vyerna i landskapet, diket i dalen, bebyggelsens placering i landskapet, ägo gränser med mera. Sammantaget utgör dessa landskapselement viktiga markörer för markanvändningen och för de samhällsstrukturer som präglat området under lång tid (Kulturmiljöanalys av Tätortsbandet i Ekerö kommun, 2008). Herrgården (Ekebyhovs slott) skapar tillsammans med den äldre bevarade bebyggelsen från 1600-talet och framåt, trädgårdsanläggningen, parken, vägar och alléer en sammanhållen enhet i ett öppet odlingslandskap och utgör en mycket värdefull helhetsmiljö med stora kultur- och naturvärden (Kulturmiljöanalys Ekebyhovs slottsområde, Ekerö socken och kommun, Uppland, 2008).

Dalgångens öppna rumslighet - rummet i den stora skalan - är av avgörande betydelse för kulturmiljön i Ekebyhovsdalen. Tack vare rumsliga relationer och siktlinjer tvärs och längs med dalgången - mellan Ekebyhov och Ekebys bytomt samt mellan Ekebyhov och Mälaren - kan historiska förutsättningar och skeenden upplevas och förstås. Därutöver finns miljöer och landskapsrum med olika innehåll och karaktärer samt strukturella element och siktlinjer som förstärker den kulturhistoriska upplevelsen och läsbarheten av landskapet, såsom allén (Kulturmiljö- och landskapsanalys Ekebyhovsdalen, 2023). Den öppna dalgången innehåller helheten av ett bevarat kulturlandskap och är i sig en berättelse om, ett av människor i flera hundra år bebott, brukat och hävdat landskap. Dalgången är därmed känslig för förändringar som försvagar förståelsen och läsbarheten av det kulturhistoriska landskapet som en sammanhängande jordbruks- och betesmark. Om odlingslandskapets öppna struktur bryts upp och fragmenteras, kommer dessa kvalitéer att gå förlorade. Samma sak gäller för befintliga landskapsstrukturer och landskapselement. Därför bör landskapets struktur och element värnas och vårdas (Kulturmiljöanalys av Tätortsbandet i Ekerö kommun, 2008).

Allén:

En optimal placering av en eventuell ersättningsväg i Ekebyhovsdalen är svår att hitta. Den initiala bedömningen och det rimligaste alternativet är att en ny eventuell ersättningsväg som löper parallellt med den befintliga alléns södra sida gör minst intrång på det värdefulla öppna kulturlandskapet och ger minst negativ omgivningspåverkan i allmänhet. Men det betyder inte att denna eventuella placering inte innebär några negativa konsekvenser för den kulturhistoriska helhetsmiljön.

Allén som kantar vägen från Ekebyhovs slott och österut till Mälaren ingår som en värdefull del av miljön kring Ekebyhov och är ett karaktäriserande landskapselement i Ekebyhovsdalen. Dessutom utgör den en viktig markör för bland annat den tidigare så betydelsefulla vattenentrén till slottet. Allén är därmed ett historiskt mycket viktigt inslag i helhetsmiljön av Ekebyhov. Herrgårdslandskapet, med dess struktur och alla dess karaktäriserande element såsom allén, innehar förutom samhällshistoriska och pedagogiska värden, även upplevelsevärden som bör värnas och vårdas så att herrgårdslandskapets storskalighet och tidigare betydelse som maktcentrum kan upplevas (Kulturmiljöanalys av Tätortsbandet i Ekerö kommun, 2008; Kulturmiljöanalys Ekebyhovs slottsområde, Ekerö socken och kommun, Uppland, 2008). Ytterligare fragmentering av Herrgårdslandskapet, i form av en eventuell ersättningsväg i Ekebyhovsdalen, skulle riskera att bidra till att Herrgårdslandskapets struktur bryts upp (Kulturmiljöanalys av Tätortsbandet i Ekerö kommun, 2008).

En eventuell parallell ersättningsväg söder om den befintliga allén skulle försvaga läsbarheten av alléns historiska betydelse som en viktig markör och starkt strukturerande landskapselement som markerar den tidigare så betydelsefulla vattenentrén till slottet. Dessutom skulle en parallell väg, i alléns direkta närhet, tränga sig in på och konkurrera med allén, vilket skulle försvaga de upplevelsemässiga och historiska värdena. Industriområdet och Bryggavägen har redan inneburit en negativ påverkan på upplevelsen av Ekebyhovsallén i sitt omgivande landskap. Ekebyhov som helhet med omgivande landskap, såsom allén ska bevaras och vårdas så att områdets kulturhistoriska värde bibehålls och lyfts fram (Kulturmiljöanalys Ekebyhovs slottsområde, Ekerö socken och kommun, Uppland, 2008).

Dessutom omfattas allén av biotopskydd. Det innebär att det är förbjudet att i och intill allén utföra åtgärder som kan skada träden och dess rötter eller på annat sätt skada naturmiljön i allén. I den fladdermusinventering som tagits fram av Ekologigruppen (2019) konstaterades att allén är en lämplig miljö för fladdermöss. Träden i allén bedöms vara av stort värde för områdets fladdermöss då dessa kan användas som dagsvisten där de kan söka skydd under dygnets ljusa timmar.

Gatubelysning längs en eventuell ersättningsväg för biltrafik skulle, förutom störa naturvärdena i allén, också påverka fladdermössen.

Sammantaget skulle en eventuell ersättningsväg för biltrafik, oavsett placering i dalen, göra intrång på kulturmiljön och landskapets historiska struktur med en funktion och utformning som inte hör hemma i denna kulturhistoriskt viktiga helhetsmiljö. En eventuell ny väg för biltrafik skulle skapa en barriär i dalen och ytterligare bryta upp och fragmentera odlingslandskapets öppna struktur, som är viktig att bevara för att kulturlandskapet fortsatt ska vara lättförståeligt och tillgängligt (Kulturmiljöanalys av Tätortsbandet i Ekerö kommun, 2008).

Slutsats

Slutsatsen från den samhällsekonomiska bedömningen är att en ersättningsväg skulle leda till en orimligt stor samhällsekonomisk förlust på 5,6 – 6,2 Mkr. Bara kostnaden för driften överstiger samhällsvinsten i tidsvinst. Därför bedöms en eventuell ersättningsväg vara direkt olämplig.

Dessutom skulle en ersättningsväg påverka de värden som är karaktäriserande för Ekebyhovsdalen negativt. En eventuell ny ersättningsväg skulle även få en negativ effekt på de bärande principerna i förslaget som presenteras i gestaltningsvisionen med strukturplan för Ekebyhovsdalen.

Tobias Engelin, planarkitekt

Referenser:

Kulturmiljö- och landskapsanalys Ekebyhovsdalen (2023)

Kulturmiljöanalys av Tätortsbandet i Ekerö kommun (2008)

Kulturmiljöanalys Ekebyhovs slottsområde, Ekerö socken och kommun, Uppland (2008)

Fladdermusinventering, Ekologigruppen (2019)