

1 Bakgrund

1.1 Brister och problem

Värmdöleden (väg 222), är den huvudsakliga förbindelsen mellan Stockholm och östra Nacka samt Värmdö. En färjeförbindelse finns också från Vaxholm men i övrigt är biltrafikanter beroende av Värmdöleden för att kunna ta sig till och från denna del av regionen. Vägen har motorvägsstandard med hastighetsbegränsningen 90 km/tim. Vid Skurubron är standarden låg med smala körfält och dålig linjeföring i plan och profil. Den högsta tillåtna hastigheten är 70 km/tim över bron.

Regelrätta accelerationsfält i påfarterna till Värmdöleden saknas i såväl trafikplats Skuru väster om bron som trafikplats Björknäs öster om bron. Problemen är störst i påfarten mot Stockholm i trafikplats Björknäs där accelerationsfält helt saknas. Påfarten är reglerad med stopplikt. Detta leder till långa köer vid påfarten under morgonens högtrafik samt olyckor och incidenter orsakade av osäkerhet och siktproblem. I ett parallellt uppdrag till denna vägutredning tas en arbetsplan och bygghandling fram för ny trafiksäkrare placering av påfartsrampen.

Vid påfarten i trafikplats Skuru med riktning mot Värmdö är accelerationssträckan mycket kort och problemen likartade, om än inte lika omfattande.

Värmdöleden är en regional väg som har två körfält i varje riktning. Delvis parallellt med Värmdöleden finns Värmdövägen som är en lokal huvudväg med ett körfält i varje riktning. Vid Skurubron går de två vägarna ihop och regionaltrafiken och lokaltrafiken samsas på bron. Det innebär att trafik från totalt sex körfält på vardera sidan om bron ska samsas på fyra körfält vilket ger en kapacitetsbegränsning över Skurusundet. Lokal och regional trafik har olika hastighetsanspråk vilket är en anledning till varför dessa bör delas upp.

Incidenter, ojämnt trafikflöde och hastighetssänkning vid trafikplats Björknäs och Skurubron ger framkomlighetsproblem även för den genomgående trafiken på Värmdöleden under morgonens högtrafik. Detta påverkar också kollektivtrafiken som hamnar i dessa köer. Köer uppkommer ofta från trafikplats Orminge och sträcker sig ibland in på det kommunala vägnätet. Även avfarterna har en bristande utformning. Retardationssträckor saknas vilket bland annat inverkar negativt på Värmdöledens kapacitet.

Nacka och Värmdö kommuner har ett mycket expansivt bostadsbyggande och planerar att bygga många nya bostäder under de närmaste åren. Dessutom pågår en ständig permanentning och utflyttning till tidigare fritidshusområden. Detta ger en hög befolkningsökning, vilket ökar trycket på Värmdöleden. Värmdöleden och Skurubron kommer inom en nära framtid att nå sitt kapacitetstak och det finns därför behov av att öka antalet körfält över Skurusundet för att bibehålla en rimlig framkomlighetsstandard.

Värmdöleden och Skurubron är den enda vägförbindelsen till östra Nacka och Värmdö. Sårbarheten i trafiksystemet är därmed stor och konsekvenserna skulle bli omfattande om en olycka eller oförutsedd händelse inträffar som innebär att trafiken över Skurubron måste stoppas.

En annan viktig aspekt att ta hänsyn till är Skurubrons befintliga skick. Skurubron består av två i princip identiska broar varvid den äldsta södra bron färdigställdes 1915 och den yngre norra bron 1957. Den södra bron har i stort uppnått sin tekniska livslängd och om den ska behållas krävs mycket omfattande ombyggnadsåtgärder. För den norra bron är det tillräckligt med en renovering där de mest skadade delarna repareras alternativt byts ut.

Med anledning av ovanstående brister och problem har Trafikverket initierat denna vägutredning.

1.2 Syftet med vägutredningen

Syftet med vägutredningen är att beskriva förutsättningar, behov av åtgärder samt åtgärdernas konsekvenser så att ett beslutsunderlag för val av vägkorridor och vägstandard kan erhållas. Vägutredningen för Skurubron ska utgöra grund för val av placering av den nya bron, lokalvägar och eventuella trafikplatser i Skuru och Björknäs.

Vägutredningen ska också redovisa hur projektet bidrar till uppfyllelse av övergripande transportpolitiska mål och nationella miljö kvalitetsmål samt specifika projektmål.

Den i vägutredningen tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen beskriver de viktigaste konsekvenserna för miljön för att de, som en del i ett samlat kunskapsunderlag, ska ligga till grund för utvärdering och val av lämplig vägalternativ för fortsatt projektering.



Figur 1.1 Värmdöleden och Skurubron i regionen.



Figur 1.2 Skurubrons närområde.

1.3 Historik

Fram till början av 1800-talet skedde överfarten över Skurusundet med roddbåtar. På 1820-talet anlades den första bron mellan Sickla och Ormingelandet. Det var en flottbro som lades vid det gamla färjestället i Skurusundet. Bron användes företrädesvis av Gustavsbergs fabrik. Roddbåtar och segelbåtar med fällbar mast kunde passera bron fritt genom en särskild ”högbro” närmast Klinten. Övriga båtar krävde broöppning, vilket var en omständlig procedur som kunde ta upp till en timme.

Det var Gustavsbergs fabrik som tog initiativ till att bygga en högbro för vägtrafiken för att underlätta transporterna till och från fabriken och för att slippa de besvärliga broöppningarna. Man hade så gott som beslutat bygga efter ett fastställt förslag på en järnbro när det lades fram ett alternativ till bro i armerad betong. Trots att betongen ännu var ett oprövat material för konstruktioner av denna storlek valde man att bygga den nya bron i det nya materialet.

Bron invigdes år 1915 och blev betraktad som ett ingenjörskonstens mästerverk. Brons ursprungliga bredd var 7,5 meter, vilket var bredare än den tidens landsväg och ansågs fullt tillräckligt.

1957 byggdes en ny bro med samma utformning strax norr om den äldre bron vilket innebar att kapaciteten utökades till fyra körfält. Samtidigt passade man på att renovera den äldre bron, brobanepattan breddades och bron fick en ny geometrisk profil i hela dess längd. Antalet sekundärpelare halverades också och de kvarvarande gjordes grövre.

När Värmdöleden på 1970-talet byggdes om utformades leden så att även en ny bro skulle kunna byggas. Ritningar för bron finns kvar (se Figur 1.5).



Figur 1.5 Planritning för ny bro från 1969.

Utformningsmässigt är motorvägen på ömse sidor om bron anpassad till en ny bro för motorvägen söder om den befintliga som då skulle betjäna lokaltrafiken. Enligt ritningarna ansluter motorvägen till lokalvägnätet i en ofullständig trafikplats med ramper enbart riktade mot Stockholm på Skurusidan. Nacka kommun har bevakat ett vägreservat baserat på dessa ritningar i sin planering.



Figur 1.3 Flottbron över Skurusundet år 1910.



Figur 1.4 Skurubron under konstruktion år 1913-1915.

1.4 Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet. Syftet är dels att hushålla med investeringsmedel, dels att minska vägtransportsystemets negativa effekter på miljö och hälsa. Beslut om att fyrstegsprincipen ska gälla togs av Vägverket den 13 mars 2002. Nedan beskrivs de fyra stegen och exempel på åtgärder ges för varje steg.

I kapitel 1.6 Tidigare och parallella utredningar och beslut beskrivs hur de åtgärder som föreslogs i förstudien har tagits om hand i den fortsatta planeringsprocessen. Några åtgärder tillämpas i vägutredningen, några åtgärder har utvecklats till fristående projekt och några alternativ har avförts. Sedan förstudien togs fram 2007 så har flera projekt som inte behandlades i förstudien initierats. Dessa finns också beskrivna i kapitel 1.6.

Steg 1. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsystem

Omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och information med bäring på såväl transportsystemet som samhället i övrigt för att minska transportefterfrågan eller föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel.

Exempel på åtgärder enligt steg 1 är:

- stads- och bebyggelseplanering för kortare resor,
- åtgärder för ökat hemarbete med syfte att minska behovet av att resa,
- höjning av bensinpriset,
- åtgärder för att föra över bilister till kollektivtrafik, till exempel Mobility Management-åtgärder.

Steg 2. Åtgärder som effektivare utnyttjar befintligt vägnät

Omfattar insatser inom styrning, reglering, påverkan och information för att åstadkomma ett effektivare, säkrare och miljövänligare användande av befintligt vägnät.

Exempel på åtgärder enligt steg 2 är:

- hastighetssänkning på vissa sträckor,
- vägskyltning med information,
- anläggning eller trimning av trafiksignaler,
- omledning av trafik,
- Bus Rapid Transit (BRT),
- trängselskatt.

Steg 3. Vägförbättringsåtgärder

Omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig sträckning till exempel trafiksäkerhetsåtgärder eller bärighetsåtgärder.

Exempel på åtgärder enligt steg 3 är:

- vägbreddning,
- anläggning av ett till körfält,
- förlängning eller annan förändring av påfartsramp,
- ombyggnad av landsväg till 2+1-väg,
- höjning eller sänkning av vägbanan.

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Omfattar om- och nybyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk, till exempel nya vägsträckningar eller trafikplatser.

Exempel på åtgärder enligt steg 4 är:

- byggande av ny infrastruktur, ny bro eller ny tunnel på/i orörd mark,
- byggande av ny trafikplats,
- byggande av ny tunnelbana.

steg 1

steg 2

steg 3

steg 4

1.5 Planerings- och beslutsprocess

Processen för genomförandet av vägbyggnadsprojekt är reglerad av väglagen (SFS 1971:948) samt av miljöbalken (SFS 1998:808). Bestämmelserna i miljöbalken syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Kravet på miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) är lagstadgad liksom hur ett successivt samrådsförfarande ska gå till. Väglagen anger att vägprojektet ska drivas i tre formella skeden, förstudie, vägutredning (aktuellt skede för projektet) och arbetsplan. Före dessa formella planeringsskeden kan ibland en idéstudie tas fram för att få en första bild av situationen. Efter de formella planeringsskedena behöver vägen projekteras och bygghandlingar utarbetas. Detta skede brukar kallas bygghandlingsskede.

1.5.1 Förstudie

Enligt väglagen ska den som avser att bygga en väg upprätta en förstudie. Förstudien ska identifiera och analysera problem i nuvarande transportsystem, ge underlag för beslut om objektet ska utredas vidare och avgränsa ett förstudieområde innehållsmässigt och geografiskt samt klarlägga förutsättningarna för den fortsatta planerings- och projekteringsprocessen. Länsstyrelsen ska, med förstudien som grund, besluta om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

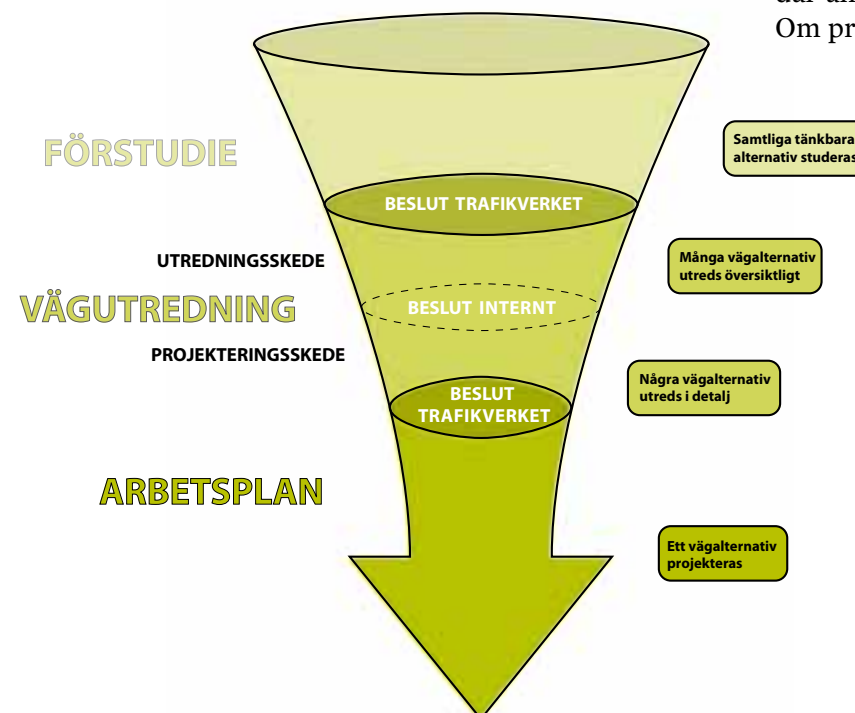
Förstudien är i huvudsak ett inventeringsskede i vilket befintlig information, problembeskrivning och mål sammanställs. Hur problemen kan åtgärdas samt vad det får för effekter och konsekvenser behandlas översiktligt. I samband med förstudien ska samråd hållas med kommuner, länsstyrelsen, olika intressenter och med allmänheten.

Länsstyrelsen ska efter genomförd förstudie besluta om projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Därefter fattar Trafikverket beslut om hur arbetet ska drivas vidare. Arbetet kan gå vidare med vägutredning eller direkt till arbetsplan. Förstudien kan även leda fram till att det inte finns behov av att driva projektet vidare, eller att en del av problemet kan avhjälpas med enklare åtgärder.

1.5.2 Vägutredning (aktuellt skede för projektet)

En vägutredning ska utreda och redovisa förutsättningarna för möjliga alternativa lösningar, utgöra underlag för val av vägkorridor och trafikteknisk standard. Vägutredningen ska behandla och ge svar på frågor av betydelse vad gäller valet av korridor, samt behandla de aspekter som påverkar valet. En jämförelse utförs mellan de olika alternativen och ”nollalternativet” avseende konsekvenser och måluppfyllelse. Med nollalternativet menas att den befintliga vägen behålls och att endast de drift- och underhållsåtgärder som är nödvändiga för att upprätthålla vägens standard utförs.

Riksintresse och miljöfrågor samt andra allmänna intressen ska klarläggas och värderas i vägutredningen. Den ska innehålla samhällsekonomiska kalkyler och konsekvensbeskrivningar, bland annat en miljökonsekvensbeskrivning, MKB. Dessa underlag utgör underlag till Trafikverkets ställningstagande om projektet ska drivas vidare eller ej. Vägutredningen utgör även underlag för en eventuell tillåtelseprövning av regeringen.



Figur 1.6 Vägplaneringsprocessen.

Även i utredningsskedet ska samråd genomföras. Viktiga samrådsparter är allmänheten, myndigheter, kommuner, länsstyrelsen och organisationer. Samråden syftar till att motta synpunkter på arbetet och att erhålla information som kan vara betydelsefull i utredningsarbetet. Efter beaktande av synpunkter tar Trafikverket ställning till vilket alternativ som ska drivas vidare.

Vissa projekt tillåtlighetsprövas av regeringen enligt miljöbalken med vägutredningen som underlag. Vägutredningen för projektet Skurubron ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av regeringen. Om betydande miljöpåverkan föreligger krävs ett förfarande med utökat samråd beträffande miljökonsekvensbeskrivningen.

1.5.3 Arbetsplan

Vägprojekteringen inleds med att en arbetsplan upprättas. Arbetsplanen är det sista steget i den formella processen. Den ska visa utformningen av vägen. I detta skede sker ingående överläggningar med markägare och andra intressenter. Samråd sker med berörda sakägare, länsstyrelse och berörda myndigheter med flera. Där preciseras bland annat hur mycket mark som behöver tas i anspråk och där anges detaljerat hur projektet ska genomföras. Om projektet har tillåtlighetsprövats av regeringen ska väg och väganordningar rymmas inom den vägkorridor som regeringsbeslutet avser. Även arbetsplanen ska innehålla en MKB som godkänts av länsstyrelsen.

1.5.4 Bygghandling

Bygghandlingen är inte en del av den formella processen enligt väglagen, utan den är en teknisk handling som krävs för att vägen ska kunna byggas. Den visar detaljerat hur anläggningen ska utföras och utgör underlag till förfrågningsunderlaget för byggande av vägen. Miljöuppföljningar som beskrivs i arbetsplanen ska genomföras i bygghandlingen.

1.6 Tidigare och parallella utredningar och beslut

1.6.1 Tidigare utredningar och beslut Förstudie

En förstudie påbörjades år 2000 för Skurubron och trafikplatserna Skuru och Björknäs där det övergripande målet var att studera trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Fokus låg på enklare förbättringsåtgärder, vilka tillhörde steg 1-3 i fyrstegsprincipen. En rapport togs fram, samråd genomfördes och kontakter togs med länsstyrelsen. Förstudien slutfördes dock aldrig, bland annat togs inget beslut om betydande miljöpåverkan.

2006 påbörjades arbetet med att ta fram en ny förstudie för Skurubron som till viss del byggde vidare på tidigare, ej slutförd förstudie. Studien hade som projektmål att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten, minska sårbarheten i trafiksystemet och att säkerställa den framtida trafikförsörjningen av Nacka och Värmdö.

Förstudien studerade steg 1-, steg 2-, steg 3- och steg 4-åtgärder enligt fyrstegsprincipen. De åtgärder som föreslogs har på olika sätt behandlats även i vägutredningen. Några av åtgärderna tillämpas i vägutredningen, några åtgärder har utvecklats till fristående projekt och några åtgärder har avförts från vidare studier inom ramen för denna vägutredning. Åtgärder enligt steg 1-3 bedömdes i förstudien ge effekter på kort sikt men för att uppnå en långsiktig uppfyllelse av projektmålen krävs steg 4-åtgärder. Den åtgärd som bedömdes ge störst måluppfyllelse var en ny fristående motorvägsbro med nya trafikplatser.

Några åtgärder som berördes i förstudien studeras för närvarande i egna projekt. Det är tunnelbana till Orminge, Mobility Management-åtgärder och en ny påfartsramp i Björknäs. Mer information om dessa finns i kapitel 1.6.2 Parallella utredningar och projekt.

I vägutredningen har en översyn av samtliga åtgärder i förstudien genomförts. I vissa fall har analysen från förstudien fördjupats där det ansetts nödvändigt. Dessutom har nya förslag som framkommit efter förstudien utretts översiktligt. Samtliga åtgärder som har avförts från vidare studier

redovisas i kapitel 4.9 Avförda åtgärder. I bilaga PM Sammanställning av åtgärder i förstudie och vägutredning, återfinns en fullständig sammanställning av den alternativhantering i förstudie och vägutredning som lett fram till de alternativ som redovisas i vägutredningen.

Vägverket beslutade att fortsätta med två parallella processer.

- En vägutredning ska tas fram för att utreda hur kapaciteten över Skurusundet kan ökas. Konsekvenser för vägsystemet ska tydliggöras. Vägutredningen ska även utreda hanteringen av befintliga broar, lokalgata över sundet och SL:s behov av kapacitetsstark kollektivtrafik.
- Andra etapplösningar enligt fyrstegsprincipens tre första steg bör ses över. Exempel på det är en ny påfartsramp i Björknäs.

Brukaravgifter

I december 2009 tecknades ett avtal mellan Nacka kommun och Vägverket om projekt Skurubron. I avtalet kom man bland annat överens om att 1/3 av projektet ska finansieras med statliga medel och 2/3 med brukaravgifter. Avtalet anger att en broavgift som uppgår till 4 kr per passage ska tas ut på den nya bron tills 2/3 av den totala investeringskostnaden är betald. Avgifterna ska också täcka kapitalkostnader, kostnader för marklösen samt investeringar i och drift och underhåll av avgiftssystemet.

För att avtalet ska vara giltigt gäller att ett antal förutsättningar uppfylls. Bland annat krävs att nödvändiga beslut, tillstånd och godkännanden erhålls samt att projektet tilldelas erforderliga statliga medel för genomförandet.

Avgiften kommer att vara lika stor oavsett när på dygnet eller året passagen sker. Det beräknas ta cirka 10-12 år innan 2/3 av investeringskostnaden är betald och avgiften kan tas bort. Avgiften tas upp av staten och tillfaller staten.

Brukaravgiften kommer endast att tas ut på den nya motorvägsbron. När den nya bron är färdig kommer den gamla förbindelsen över Skurusundet vara en lokal väg som kan användas utan kostnad för trafikanterna.

Länsplan

Länstransportplaner vägleder länets prioriteringar av de infrastrukturprojekt som finansieras av staten. Länstransportplanernas prioriteringar består både av infrastrukturinvesteringar som har finansiering klar och länens önskemål om infrastruktur som idag saknar finansiering. Länsplanen fastställdes av Landshövdingen i Stockholms län i maj 2010. Skurubron finns omnämnd i länsplanen med finansiering av trängselskatter och brukaravgifter.

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS)

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS) ska hantera en långsiktig samhällsplanering i Stockholmsregionen och hanterar ett brett antal utvecklingsfrågor. RUFS vann laga kraft 2010.

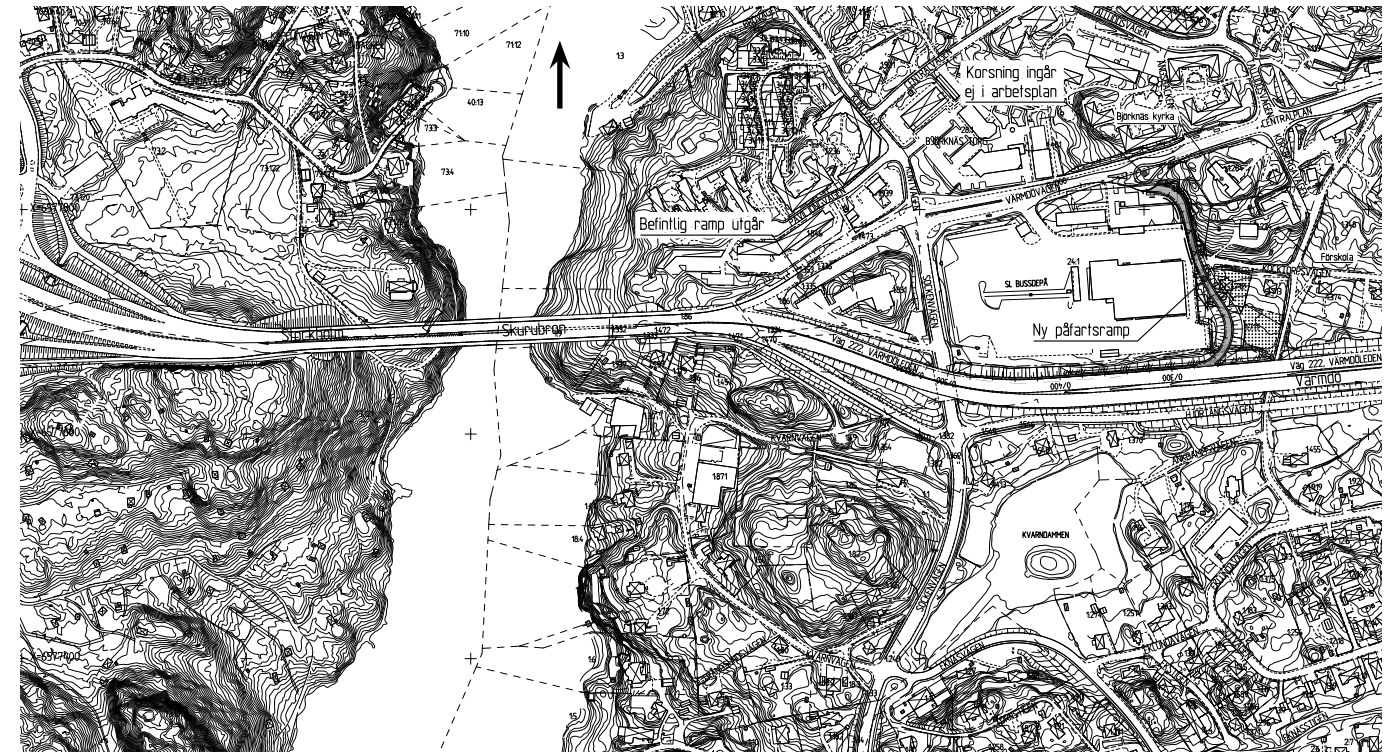
I RUFS framgår att Värmdöleden och Skurubron ska få ökad kapacitet före 2020. Det går även att läsa att flera regiondelar saknar spårtrafik med hög kapacitet som stomme i sitt kollektivtrafiksysteem, bland annat i den kraftigt expanderande ostsektorn. Det behöver byggas ut kapacitetsstark spårtrafik dit.

Övriga utredningar

1996 genomfördes en trafiksäkerhetsstudie på uppdrag av Vägverket som föreslog förändrad körfältsindelning vid Skurubrons anslutningar samt ombyggda trafikplatser. 2005 studerades trafiksituationen vid Skurubron på uppdrag av NCC Bostad i samarbete med Nacka kommun. Anledningen var exploateringsplaner i området Tollare söder om trafikplats Björknäs. Åtgärdsförslag togs fram, bland annat två alternativ för en ombyggnad av påfartsrampen i trafikplats Björknäs.

1.6.2 Parallella utredningar och projekt Påfartsramp vid Björknäs

Trafikverket har tagit fram en arbetsplan och påbörjat ett bygghandlingsskede för påfartsrampen västerut vid Björknäs. Den nya rampen syftar till att öka framkomligheten och trafiksäkerheten. Den kommer att anläggas cirka 400 meter öster om den befintliga, vilket ger en längre och därmed säkrare accelerationssträcka än den som finns idag. Detta är ett första steg för att förbättra trafiksituationen över Skurusundet i avvaktan på en ny Skurubro.



Figur 1.7 Översiktsplan för ny påfartsramp mot Stockholm i trafikplats Björknäs. Källa: Arbetsplan väg 222, Skurubron-Boovägen, Ny påfartsramp vid Björknäs, 2010-05-31 Samrådshandling.

Vägutredningen har som förutsättning att påfartsrampen som projekteras i möjligaste mån ska kunna ingå som en del i en slutlösning för Skurubron och trafikplatser. Lösningen ska dock inte utgöra en begränsning om en bättre helhetslösning för trafikplats Björknäs kräver att den ersätts.

Mobility Managementåtgärder på Skurubron

Mobility Management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för Mobility Management är "mjuka" åtgärder som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter.

För att skapa bättre framkomlighet för trafikanterna på Skurubron i Nacka kommun (Värmdöleden) och för att minska utsläppen av koldioxid har Trafikverket arbetat fram ett projekt som ryms inom ramen för Mobility Managementåtgärder. Det innebär ett paket av åtgärder som ska minska efterfrågan på biltrafik. Arbetet påbörjades år 2010.

Arbetsättet i projektet "Mobility Managementåtgärder Skurubron" är att erbjuda hushåll öster

om Skurubron personligt utformad reserådgivning. Hushållen får rådgivning om hur de kan arbeta hemifrån eller resa till arbetet på andra sätt än ensam i personbil, till exempel åka kollektivt, cykla eller samåka. Förhoppningen är att tillräckligt många kommer att ändra resesätt för att det ska synas effekter på trängseln på Skurubron.

Spårvägs- och tunnelbanestudier

SL:s styrelse beslutade 2010 att fortsätta utreda Saltsjöbanans framtid. Huvudalternativet som utreds vidare är en konvertering av Saltsjöbanan till spårväg och koppling till Tvärbanan. Hösten 2010 utökades uppdraget till att även omfatta en idéstudie av framtida, alternativa kollektivtrafiklösningar för ostsektorn bland annat en eventuell framtida tunnelbana till Nacka centrum.

I ett inledande skede av utredningen har studerats hur en framtida tunnelbana mellan Nacka centrum och Orminge påverkar Skurusundets bro (både dagens bro och broalternativen i denna vägutredning) och trafikplatserna Skuru och Björknäs.

Analysen kommer fram till att den nya motorvägen i vägutredningen inte låser någon av de utredda

tunnelbanesträckningarna mer än vad den nuvarande gör. Däremot kan trafikplatsernas placering och utformning påverka sträckningen.

Bus rapid transit (BRT)

Storstockholms lokaltrafik (SL) tar under 2011 fram en förstudie som utreder Bus Rapid Transit (BRT). Grundtanken med BRT är att busslinjer ska efterlikna spårlinjer i så stor utsträckning som möjligt. Syftet är att få en snabb och kapacitetsstark kollektivtrafiklösning som är billigare än spår. Till exempel kan bussarna få separata körfält, långa avstånd mellan hållplatserna och hållplatser som anpassas för snabba stopp. En tänkbar BRT-linje ska gå från Orminge via bland annat City och Solna till Arninge och planeras i Nacka trafikera Värmdövägen.

1.7 Geografisk avgränsning

Geografisk avgränsning delas in i utredningsområde och influensområde. Utredningsområdet är det område inom vilket lösningar studeras. Influensområdet är ofta ett vidare område som kommer att beröras av åtgärdsförslagen, till exempel genom miljöpåverkan eller genom att företag får förändrade etableringsförutsättningar.

Utredningsområdet för vägutredningen innefattar befintliga trafikplatser Skuru och Björknäs, befintlig Skurubro samt ett område söder om bron (se Figur 1.8).

Influensområdet för vägutredningen varierar beroende på vilken aspekt som behandlas.

För trafikkonsekvenserna utgörs influensområdet av det område inom vilket trafikföringen påverkas av åtgärderna inom utredningsområdet. Det är ett område från trafikplats Nacka i väster och hela det område österut i Nacka och Värmdö som trafikförsörjs av Värmdöleden.

Miljökonsekvensbeskrivningens influensområde varerar beroende på vilken aspekt som studeras. För aspekter som berör intrång på olika sätt är influensområdet i huvudsak begränsat till utredningsområdet. För buller är influensområdet det område norr och söder om Värmdöleden som påverkas av buller från vägtrafiken inom utredningsområdet. Klimat har inget avgränsat influensområde.



Figur 1.8 Vägutredningens utredningsområde.