

VÄGPLAN - SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 222 Skurubron

Nacka kommun, Stockholms län

FASTSTÄLLESEHHANDLING 2015-10-21

Objekt: 8446031



Dokumenttitel: Samrådsredogörelse – Vägplan, Väg 222, Skurubron
Författare: Stig Hagström/Lena Norberg, WSP Group Sverige AB
Dokumentdatum: 2015-10-21
Ärendenummer: TRV 2014/47769
Version: FASTSTÄLLELSEHANDLING
Kontaktperson: Åse Wallin
Distributör: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg, telefon: 0771-921 921

Innehåll

Sammanfattning	4
Samrådets genomförande	4
Ändrad planeringsgång 2013	4
Tidigare samråd	4
Samrådsmöten under vägutredningen	4
Skriftliga synpunkter på vägutredningen	5
Samråd kring vägplanen sedan hösten 2012	7
Samrådsrets	8
Samråd med berörd länsstyrelse	8
Samråd med samrådsgrupp: länsstyrelsen, berörda kommuner och landstingets trafikförvaltning	10
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	13
Samråd med allmänheten	13
Underlag	18

SAMMANFATTNING

Efter Trafikverkets beslut i augusti 2012 att gå vidare med arbetet med en vägplan för Skurubron har samråd skett rullande. Två protokollförda möten har hållits med Länsstyrelsen i Stockholms län. Med en samrådsgrupp med deltagare från länsstyrelsen, Nacka kommun, Värmdö kommun samt Stockholms läns landstings trafikförvaltning har två möten hållit under 2012, fem under 2013 och fyra under 2014. Särskilda samrådsmöten har hållits med Sjöfartsverket och Riksantikvarieämbetet. Vidare har fyra samrådsmöten hållits med allmänheten. Ett möte med särskilt berörda har hållits i mars 2014.

Tidigare samrådsmöten framgår av avsnitten "Tidigare samråd" och "Underlag".

SAMRÅDETS GENOMFÖRANDE

ÄNDRAD PLANERINGSGÅNG 2013

Projektet Skurubron inleddes 2007 då väglagen alltjämt föreskrev en arbetsgång med förstudie, vägutredning och arbetsplan. År 2013 ändrades väglagen och den tidigare arbetsgången ersattes av en sammanhängande planläggningsprocess. I denna process utreds var och hur vägen ska byggas. Resultatet av planläggningsprocessen kallas *vägplan*. Projektet Skurubron genomförs alltså i en övergångstid och det arbete med vägplanen som inleddes hösten 2012 kan närmast jämföras med en tidigare arbetsplan. Samrådsredogörelsen speglar emellertid samrådsprocessen under hela planeringstiden.

TIDIGARE SAMRÅD

Under förstudien genomfördes samråd med länsstyrelsen och allmänheten inbjöds att inkomma med skriftliga synpunkter.

SAMRÅDSMÖTEN UNDER VÄGUTREDNINGEN

År 2010 beslöt Trafikverket att gå vidare med en vägutredning. Under vägutredningen hölls löpande samordningsmöten med en samrådsgrupp med deltagare från Nacka kommun, Värmdö kommun och Stockholms läns landstings trafikförvaltning där olika frågor som berör projektet avhandlades. Fyra möten med länsstyrelsen hölls där bland annat miljökonsekvensbedömningens avgränsning och andra frågor diskuterades. För allmänheten anordnades i november 2010 ett informationsmöte och i mars 2011 ett samrådsmöte. Ett utökat samrådsmöte hölls med företrädare för myndigheter och organisationer.

Informationsmöte 18 november 2010

Informationsmötet med allmänheten ägde rum den 18 november 2010 i Björknässkolans aula. Syftet med mötet var att informera om att vägutredningen hade påbörjats samt ta emot synpunkter och information som kunde vara värdefull för vägutredningens fortsättning. Ca 50 personer ur allmänheten närvarade på mötet, varav ca 15 kvinnor. Ett flertal frågor framfördes och diskuterades. Som ett resultat av mötet kompletterades bland annat vägutredningen med en fördjupad analys av alternativhanteringen i förstudien.

Samrådsmöte 16 mars 2011

Ett formellt samrådsmöte genomfördes den 16 mars 2011. Till mötet kom ca 100 personer ur allmänheten varav 43 kvinnor. Dessutom deltog ca 25 personer från Trafikverket och dess anlitade konsult WSP, Nacka kommun samt landstingets trafikförvaltning.

Frågor som kom upp på mötet var bland annat om alternativ till ny bro - framför allt en tunnel. Frågor kom också om förbättrad kollektivtrafik och möjligheterna för snabbuss-linje (Buss Rapid Transit). En övervägande del av dem, som uttryckte preferenser om alternativ, förordade alternativet Befintligt broläge. Inga klara synpunkter framfördes om trafikplatsalternativen.

Utökat samråd 1 juni 2011

Ett möte med myndigheter och organisationer hölls den 1 juni 2011 på Trafikverket i Solna. Till mötet hade 17 myndigheter och 11 organisationer inbjudits. Två av dessa deltog vid mötet och tre inkom med skriftliga synpunkter.

SKRIFTLIGA SYNUNKTER PÅ VÄGUTREDNINGEN

Nedan följer korta sammanfattningar av skriftliga synpunkter som inkommit till Trafikverket under vägutredningen.

Statliga myndigheter

Riksantikvarieämbetet framhåller vikten av att inbegripa en beskrivning av vad som ska känneteckna landskapet när vägen/bron väl är byggd och tagen i drift. Till stöd för det fortsatta arbetet med att hantera kulturmiljöfrågorna i kommande MKB bifogas en checklista över viktiga frågor som, anpassade till projektets karaktär, bör vara belysta i det färdiga beslutsunderlaget. I övrigt anser Riksantikvarieämbetet att frågor som rör kulturmiljön i detta projekt bäst hanteras i samråd med länsstyrelsen som företrädare för statens kulturmiljöintressen.

Sjöfartsverket anser att sjöfartens framkomlighet i sundet inte får begränsas av en ny bro. Om Trafikverket på goda grunder kan visa att sjötrafiken fungerar med en lägre segelfrihöjd än dagens ser inte sjöfartsverket något problem med att den nya höjden blir lägre än dagens. Det finns i dagsläget ingen kommersiell trafik i sundet som kräver befintlig segelfri höjd. Det är möjligt att det redan idag finns andra platser i anslutning till sundet som är begränsande som gör att en lägre höjd är acceptabel t ex kraftledningar, broar eller liknande. För att reda ut vilken höjd som krävs för att behålla dagens funktion av sundet kan båtklubbar, varv och andra organisationer kontaktas. Det är inga problem att bygga med brostöd i vattnet om det inte begränsar farleden.

Skogsstyrelsen anser att ur naturvårdessynpunkt för nyckelbiotoper är förslag tre att föredra eftersom det minst påverkar de biotoper som finns i området. De föreslår att detta område inventeras noga för att kunna spara dessa livsmiljöer.

Kommuner och kommunala bolag

Stockholms Hamnar har inget att invända mot de olika förslagen. De vill dock påpeka vikten av att den segelfria höjden under bron bibehålls. I övrigt har de inga synpunkter.

Organisationer och företag

Björknäs Varf AB framför kritik mot bristande annonsering om informations- och samrådsmöten. Förordar att en tunnel byggs istället för en ny bro. Skulle det bli en ny bro förordas alternativet Befintligt broläge som ger minst miljöpåverkan och påverkan på kulturmiljön.

Boo Hembygdsförening är medveten om att broarna är i behov ombyggnation och renovering. Skurubron har bevarandevärden som ska värnas i rimlig utsträckning. Även för området runt broarna är viktigt att inte öka barriäreffekten, försvåra möjligheten att röra sig mellan norr och söder eller skada kulturvärdena i området.

HSB Nacka-Värmdö ställer sig positiv till en ny motorvägsbro och anser att det inte är en nackdel att projektet bekostas med brukaravgifter.

Nacka Miljövårdsråd framför att de är positiva till att en ny påfartsramp mot Stockholm i trafikplats Björknäs byggs. Efter att ha genomfört och utvärderat effekterna av den nya påfarten bör man förutsättningslöst utreda behovet av ytterligare spår och vägar. En ny motorvägsbro ger betydande miljömässiga nackdelar och förbättringar av kollektivtrafiken bör istället övervägas.

Skuru Villaägareförening framför att ett mål om bullerreduktion bör ingå i projektmålen för vägutredningen. Dessutom vill föreningen att Trafikverket snarast utför bullerdämpande åtgärder på den befintliga bron och dess anslutningar och inte inväntar den upprustning av befintliga broar som ska genomföras. Föreningen framför vidare att trafikpropparna idag inte är bra och orsakas av avsaknaden av Österleden samt en trefilig trafikled på Värmdö. Skurubron har bullerproblem sedan 20 år tillbaka och problemen ökar.

Privatpersoner, skriftliga synpunkter (8 skrivelser)

Förordar alternativ Befintligt broläge samt trafikplats Halv Skuru väst + Halv Björknäs öst som bedöms ge minst inverkan på befintlig miljö.

Anser med hänvisning till väglagen att andra rimliga alternativ än en ny motorvägsbro bör bedömas i miljökonsekvensbeskrivningen. Alternativ som framförs är lokalbro, tunnel och tvåvåningsbro (s.k. Acudukt).

Förordar alternativ Syd med en fullständig trafikplats i Skuru. Den äldsta av de befintliga broarna bör rivas. Tunnelbana till Orminge bör byggas så snart som möjligt. Lämna också flera andra förslag avseende ny infrastruktur och bebyggelse som inte berör projektet.

Vill ha en förklaring till varför inte utredningen har med ett alternativ med en ny bro på norra sidan av befintlig bro.

Anser att det verkar som om beslutet att bygga en ny bro för biltrafiken redan är taget eftersom det alternativet har finansiering. Har andra alternativ, som till exempel tunnel och spårbro, inte undersökts eftersom de saknar finansiering? Vad händer med befintlig bro, när ska den renoveras? Kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik bör prioriteras. Föreslår att trängselavgift på bron införs omgående för att fördela trafiken jämnare över dygnet och att hastighetsbegränsningen sänks till 50 km/tim.

Frågar hur Hjortängsvägen påverkas av en ny bro och nya ramper och hur trafikflödet förändras. Är orolig för att en eventuell avstängning av Hjortängsvägen leder till ökad trafik i Svampområdet, vid Björknässkolan och Björknäs IP.

Förordar alternativ Befintligt broläge av bland annat estetiska och historiska skäl. Alternativet är dessutom det förslag som tar minst mark i anspråk och som förordades av de flesta vid samrådsmötet.

En ny bro löser inte problemen för infartstrafiken utan flyttar bara köerna närmare Stockholm. Förordar att en tunnel byggs. Om en ny bro behöver byggas förordas alternativ Befintligt broläge som anpassar sig till dagens utformning och som ger minst påverkan på miljö, natur och boende. Framför att informationen till allmänheten har varit bristfällig.

Hur samrådet har påverkat vägutredningen

Den information som framkom och de synpunkter som framfördes under samrådet har behandlats i vägutredningen. I vissa fall har de lett till fördjupningar och kompletterande utredningar. Det gäller bland annat de synpunkter som framförts avseende alternativhanteringen och andra alternativ än en ny bro. Där har förstudien setts över och kompletterats för att säkerställa att projektet arbetar med de åtgärder som bäst bedöms uppfylla projektmålen.

Nacka kommun har följt arbetet och kommunens tjänstemän har kontinuerligt deltagit vid projektmöten och teknikmöten. Vid dessa möten har information inhämtats och kommunen har haft möjlighet att lämna synpunkter på vägutredningsarbetet.

SAMRÅD KRING VÄGPLANEN SEDAN HÖSTEN 2012

Efter överläggningar med Nacka kommun beslöt Trafikverket i augusti 2012 att planeringen skulle gå vidare med en vägplan med en något modifierad version av det alternativ som i vägutredningen kallas "mellanalternativ". Det innebär att den nya bron byggs cirka 15-20 meter söder om de befintliga med två trafikplatser (Björknäs och Skuru). Projektet omfattar ny bro, ombyggnad av trafikplatser, ombyggnad av lokalvägnät och renovering av de befintliga broarna.

Samråd i vägplanen sker löpande och samrådsredogörelsen kommer att avslutas när vägplanen ställts ut för allmänhetens granskning.

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har översänts till länsstyrelsen i maj 2014 och godkändes i november med avseenden på innehåll och kvalitet. Förslaget till vägplan med MKB kommer att ställas ut för granskning 28 november till 19 december 2014. Vägplanen skickas till länsstyrelsen för tillstyrkande våren 2015 och därefter lämnas planen för fastställelsebeslut. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket börja bygga den nya bron. Byggstart planeras till 2018 och den nya bron öppnas för trafik 2021.

Därefter kommer de befintliga broarna att renoveras och byggas om, den södra för att användas för lokal trafik, den norra för gång- och cykeltrafik. Hela projektet beräknas vara klart 2023 med broar, trafikplatser, lokalgator mm. Den segelfria höjden blir densamma för nya bron som för de befintliga. Påfarten vid Björknäs är redan byggd och öppnade för trafik den 20 oktober 2014. Återstående arbeten vid Värmdö/Sockenleden beräknas vara klara till årsskiftet 2014/15.

Riksdagen har godkänt att bron delvis finansieras med lån som återbetalas med broavgifter. Finansieringsavtalet mellan Nacka kommun och Trafikverket anger en avgiftsnivå på 4 kr per passage (2009 års prisnivå).

Samrådsredogörelsen har uppdaterats 2014-10-31.

SAMRÅDSKRETS

Väg 222 Skurubron har av Länsstyrelsen i Stockholms län bedömts medföra betydande miljöpåverkan. Samrådskretsen har definierats som länsstyrelsen, berörda kommuner (Nacka och Värmdö), Stockholms läns landstings trafikförvaltning samt organisationer och enskilda som särskilt berörs.

Nedanstående frågor har diskuterats i samrådet. "Trafikverkets kommentarer" är uppdateringar som speglar förhållandena hösten 2014 då det sista protokollförda samrådsmötet höll.

SAMRÅD MED BERÖRD LÄNSSTYRELSE

Sedan vägutredningen avslutades och arbetet gått vidare i en vägplan (se ovan) har två protokollförda möten hållits med Länsstyrelsen i Stockholms län: den 15 november 2012 och 29 maj 2013. Därutöver har projektet haft löpande kontakter med länsstyrelsen. Ett samrådsmöte om vattenverksamhet hölls 21 augusti 2014.

Genomförda undersökningar: Bottenflora och fauna i Skuruområdet har inventerats och visar att Skurusundet inte har några nämnvärda naturvärden. Däremot är miljön i sundet skräpig och kan behöva rensas inför byggskedet. En insektsinventering i Skuruparken har genomförts. En särskild arkeologisk utredning av sundets stränder samt en marin arkeologisk utredning av sundet har genomförts.

Trafikverkets kommentar: Se MKB.

Föreslagen avgränsning: MBK för vägplanen omfattar samma aspekter som vägutredningen men med betydligt större fokus på byggskedet.

Utformning av broarna: Under samrådets gång har det blivit klart att ingen av de gamla broarna rivs.

Trafikverkets kommentar: I genomförandeavtalet mellan Nacka kommun och Trafikverket (2013) ingår att broarna kommer att övergå till kommunalt väghållarskap sju år efter att den nya bron har öppnats.

Vatten: Diskussioner har förts om eventuellt behov av ansökan om tillstånd för vattenverksamhet och dispens från strandskyddet. Inget brostöd kommer att förläggas i vatten och byggnationen kommer i huvudsak att ske från land. Muddring bedöms inte behövas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har påbörjat en process för tillståndsansökan för vattenverksamhet enligt kapitel 11 i miljöbalken. Dom lämnas av mark- och miljödomstolen först efter det att vägplanen har vunnit laga kraft. Den nya Skurubron kommer till stora delar att byggas inom strandskyddat område. Dispensansökan krävs inte. De krav på särskild hänsyn till strandskyddets syften som skulle ha ställts vid en dispensprövning, ska istället tillgodoses vid fastställandet av vägplanen. Föreslagna skyddsåtgärder under arbetet med bron bedöms vara tillräckliga för att anläggningen inte ska äventyra strandskyddets syften. Länsstyrelsen bevakar att hänsyn tas till strandskyddets syften i handläggningen av vägplaneärendet.

Dagvatten: Idag tas inte dagvattnet från broarna om hand. Dagvattenutredning har genomförts. När den nya bron byggs kommer flera dammar för sedimentering och biologisk rening av dagvattnet att anläggas intill vägområdet. Vattenkvaliteten i Skurusundet bedöms påverkas positivt eftersom mängderna tillförda partiklar, föroreningar och närsalter kommer att minska då vägdagvattnet renas i dagvattendammar och eller översilningsytor innan det släpps ut i recipienten.

Kulturmiljö: Alla byggnader av kulturhistoriskt värde är upptagna i miljökonsekvensbeskrivningen. Det finns också rester av en engelsk park, Skuruparken, som ritats av trädgårdsarkitekten F M Piper. Norr om bron finns den s.k. Borgen, fornlämning med starkt skydd, samt Skurubys gamla bytomt, bevakningsobjekt. På Björknässidan finns rester av en gammal kvarnanläggning med ränna från kvarndammen ner till kvarnen vid Sundet.

De befintliga broarnas utseende efter renoveringen har diskuterats.

Trafikverkets kommentar: Som framgår av förslaget till vägplan kommer brosektionen på de befintliga broarna att bli smalare. Valvbågarna renoveras och det nuvarande utseendet kommer att bestå.

Riskhantering: Väg 222 är en primärtransportled för farligt gods för södergående trafik. I och med byggnationen förväntas risksituationen vid transporter av farligt gods att bli bättre än idag. Bara få byggnader ligger nära den nya bron. Två sommarvillor på Björknässidan kommer att lösas in av Trafikverket. En byggnad under västra brofästet kommer att rivas.

Luftkvalitet: Normerna för luftkvalitet har diskuterats.

Trafikverkets kommentar: För projektet har enbart partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) studerats eftersom miljökvalitetsnormerna för dessa är svårast att klara. Idag överskrider miljökvalitetsnormen för PM10 inom ett avstånd på cirka 10-15 meter från Värmdöleden (två meter ovan marknivå) på Skurusidan och Björknässidan. Där bron går i upphöjt läge i förhållande till omgivande marknivå överskrider normen på bron men klaras i marknivå nedanför bron. De gång- och cykeltrafikanter, som idag färdas på de befintliga broarna eller på de gång- och cykelvägar som finns i och omkring de två trafikplasterna, exponeras därmed för partikelhalter som är potentiellt skadliga för hälsan. Hur luftkvaliteten kommer att utvecklas fram till 2040 beror på en rad faktorer där trafikmängden och dubbdäcksanvändningen är de som troligtvis har störst påverkan. Se MKB för närmare information om luftkvalitetens utveckling under olika förutsättningar.

Trots den ökade trafikmängden jämfört med såväl nuläge som år 2030, beräknas miljökvalitetsnormen för kvävedioxider klaras med god marginal i hela utredningsområdet.

Biotopskydd: Det finns inget som omfattas av biotopskydd kring Skurubron.

Etableringsytor: Placeringen av etableringsytor är komplicerad på grund av terrängen.

Trafikverkets kommentar: Placeringarna framgår av förslaget till vägplan.

SAMRÅD MED SAMRÅDSGRUPP: LÄNSSTYRELSEN, BERÖRDA KOMMUNER OCH LANDSTINGETS TRAFIKFÖRVALTNING

Till projektet har knutits en samrådsgrupp med företrädare för Trafikverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Nacka kommun, Värmdö kommun och Stockholms läns landstings trafikförvaltning. Sedan arbetet med vägplanen inleddes har två möten med gruppen hållit 2012, fem möten 2013 samt fyra möten 2014. Vissa frågor har kunnat avgöras vid ett möte; andra har diskuterats under hela projektiden. "Trafikverkets kommentarer" är uppdateringar i förhållande till hösten 2014.

Genomförandeavtal: Trafikverket och Nacka kommun har upprättat ett genomförandeavtal. Nacka avser inte att göra detaljplaner för området utan all mark löses med vägrätt.

Den nya brons utformning: Trafikverket har genomfört en internationell projekttävling för att utforma nya Skurubron. Det vinnande förslaget har sedan omarbetats så att det nu inte finns några brostöd i sundet. Samrådsgruppen har följt arbetet med omarbetningen.

De nuvarande broarna: Samrådsgruppen har löpande diskuterat hur de befintliga broarna ska hanteras. En tillståndsbedömning gjordes våren 2013. Båda broarna kommer att vara kvar och projektet för en dialog med Riksantikvarieämbetet om renovering. Renoveringsarbetet kommer att inledas först när den nya bron står klar.

Kollektivtrafikens framkomlighet: Landstingets trafikförvaltning ser på sikt behov av nya hållplatser på de östra ramperna vid Skuru. Trafikförvaltningen anser att det på sikt möjligen kan finnas behov av busshållplatser på de östra ramperna i trafikplats Skuru. Nacka kommun och trafikförvaltningen är intresserade av att anlägga infartsparkering på Björknässidan där väg 222 ligger idag.

Trafikverkets kommentar: I vägplanen konstateras att busshållplatserna utmed Värmdövägen vid Björknäs kommer att finnas kvar i samma omfattning och antal som idag. Möjligtvis kan läget för busshållplatserna komma att justeras något. Detta ingår inte i projektet men vägplanen möjliggör dock andra placeringar av hållplatser i framtiden.

Frågorna om infartsparkeringar är viktiga men ligger utanför detta projekt. Nacka kommun kommer att anlägga en parkering på den gamla påfartsrampen, som stängdes när den nya öppnades i oktober. Den gamla rampen kommer dock att öppnas igen när projektet är klart och blir då påfart till Värmdövägen, dvs. lokalvägen på den gamla bron.

Påfartsramp vid Björknäs: Öppnades för trafik den 20 oktober 2014.

Gång- och cykelvägar: På Skurusidan breddas gångtunnlar och får högre takhöjd.

Buller: Bullerutredning är gjord (nuläge, nollalternativet 2040 och utbyggnadsalternativet 2040). Regler för väsentlig ombyggnad gäller. Trafikverket ser att den totala bullerproblematiken, inte enbart buller från Trafikverkets anläggningar, är en viktig fråga. Även de gamla broarna behöver bullerskyddas men helst ska GC-banan ligga utanför bullerskyddet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har noterat synpunkterna. Se MKB.

Etableringsytor: Projektet har tagit fram en karta som visar känsliga natur- och kulturmiljöområden i syfte att hitta lämpliga etableringsytor.

Infartsparkeringen på Skurusidan kan behöva användas som etableringsyta men projektet arbetar för att intrånget ska bli så litet som möjligt (25 platser). Etableringsytor på Björknässidan har diskuterats.

Trafikverkets kommentar: Vägplanen kommer att behöva ta delar av fastigheterna Nacka Sicklaön 73:17 och 74:20 (återvinningscentralen) i anspråk med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden för att kunna anlägga nytt bullerskydd utmed väg 222. Trafikverket kommer att föra diskussion med Nacka kommun för att eventuellt finna tillfällig lösning/placering för återvinningscentralen under byggtiden. Också infartsparkeringen inom fastigheterna Sicklaön 73:6 och 73:120 kommer att behöva tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden. Även i detta fall kommer Trafikverket att föra diskussion med Nacka kommun för att eventuellt finna en tillfällig lösning/placering för infartsparkeringen under byggtiden.

SAMRÅD MED DE ENSKILDA SOM KAN BLI SÄRSKILT BERÖRDA

Ett möte med marklösen som tema anordnades för sakägare och allmänheten den 14 november 2012 i Björknässkolan, Nacka. Inbjudan gick ut som brev till sakägare. Allmänheten inbjöds via webben och annons i Nacka-Värmdöposten samt Post och Inrikes Tidningar. Mötet samlade 79 deltagare varav 46 män, 29 kvinnor och 4 barn (se vidare nedan, *Samråd med allmänheten*).

Ett möte för enskilda som kan bli särskilt berörda anordnades den 13 mars 2014 i Björknässkolan. Inbjudan till samråd gick ut som brev till 25 mottagare, som definierats som särskilt berörda. Inför mötet var fanns samrådshandlingar utlagda på projektets webbplats. I mötet deltog sju inbjudna, fem män och två kvinnor. Vid mötet redovisade företrädare för Trafikverket projektets mål och hur det genomförs samt hur ersättningsfrågor hanteras.

En skrivelse har inkommit från en särskilt berörd (företrädare Fastighetföreningen Eknäsvägen UPA).

Här sammanfattas frågor och synpunkter som kommit från berörda vid möten och per post.

Frågor:

Hur mycket störning ska man förvänta sig om man har arbetsplatsområde genom tomten?

Kommer det att bli begränsningar i trafiken under byggtiden?

Gäller besiktning före byggstart även Skuruparken och hur mycket av berget kommer att sprängas bort?

Vilka fastigheter kommer att besiktigas (avstånd från arbetsområde)?

Trafikverkets svar: De fastigheter som på kartan markerats med v (vägrätt), vi (inskränkt vägrätt), T1 (tillfällig nyttjanderätt för upplag) och T2 (tillfällig nyttjanderätt för byggande) kommer att besiktigas av Trafikverket före byggstart och när bygget avslutats. Inskränkt vägrätt innebär att Trafikverket kommer att ha rätt att få tillgång till anläggningen med serviceväg för drift- och underhållsfordon när vägen tagits i drift. Om skyddsåtgärder är motiverade

kommer de att vidtas. Trafikverket ersätter fastighetsägare för den faktiska skada på egendom som uppkommer.

Ägare till fastigheter, som riskerar att utsättas för buller under byggskedet som överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller, kommer att erbjudas åtgärder på fastigheten så att riktvärdena inte överskrids.

SAMRÅD MED ÖVRIGA BERÖRDA MYNDIGHETER OCH ORGANISATIONER

21 myndigheter har inbjudits att komma med synpunkter; de flesta har avstått. Trafikverket har hållit ett samrådsmöte med Sjöfartsverket (2014-03-26) och projektet för en dialog med Riksantikvarieämbetet om renovering av de gamla broarna (2014-03-26).

SAMRÅD MED ALLMÄNHETEN

Sedan hösten 2012 har fyra samrådsmöten hållits med allmänheten.

Det första mötet (2012-11-14, Björknässkolan) hade marklösen som tema och riktade sig till sakägare och allmänhet. Inbjudan hade gått med brev till sakägare. Allmänheten hade inbjudits via annons. Mötet samlade 79 deltagare varav 46 män, 29 kvinnor och 4 barn (se även *Samråd med enskilda som särskilt berörs*).

Det andra mötet (2013-01-30, Björknässkolan) med miljö och buller som tema samlade knappt 90 personer varav en tredjedel kvinnor.

Ett tredje möte (2013-04-24, Björknässkolan) hade trafik och brukaravgifter som tema och samlade ett fyrtiotal deltagare.

Också ett fjärde möte (2013-12-05, Nacka konferenscentrum) hade buller som tema. Antalet deltagare uppgick till ett trettiotal.

Tio skrivelser från enskilda har kommit in till Trafikverket antingen med post eller e-post.

Frågorna från allmänheten, både sådana som ställts vid samrådsmöten och som inkommit med post, har här grupperats i olika teman:

1. Vägplanen och vägplanens avgränsning
 - a. Kompletterande trafik

Synpunkter:

Det behövs en spårburen trafiklösning till Nacka/Värmdö på andra sidan Skurubron oavsett om det byggs en tvärbana/tunnelbana/Värmdöbana. En sådan lösning borde byggas samtidigt med Skurubron.

Vi önskar mer båttrafik i området: en linje från Tollare till Nacka strand.

Trafikverkets svar: Dessa frågor hanteras inte i projektet.

b. Byggprocessen

Synpunkter:

Byggprojektet tar alldeles för lång tid i onödan. Byggentreprenaden borde kunna halveras tidsmässigt utan att det blir dyrare och den långa planeringstiden halveras med god vilja och lämplig kompetens.

Trafikverkets svar: Upphandling av entreprenad sker i enlighet med de regler som gäller.

c. Projektets avgränsning

Synpunkter:

Boende på sträckan mellan Skurubron och Ormingeavfarten har mycket höga bullervärden men inga åtgärder planeras för sträckan som ligger nära Kocktorpssjöns naturområde. Fler framhåller att de hade förväntat sig att Trafikverket skulle lösa problemen i anslutning till Skurubroprojektet.

Flera anser att Trafikverket ska prioritera bullerplank bortom Skurubron, särskilt sydöst om bron där ljudet sprids långt från Värmdöleden (ljudet rullar uppför backen mot Hjortberget). Det är rimligtvis kostnadseffektivt att bygga plank när byggföretagen är på plats.

Björnässkolan borde ingått i bullerkartläggningen och bullerpåverkan borde mätas längre ut i både östlig och västlig riktning. Bullernivåerna vid Skuru skola är oacceptabelt höga (60 dBa). Kommer fönster att bytas där?

Trafikverket borde utreda möjligheten att utöka infartsparkering Björknäs för att minska biltrafiken och öka användningen av kollektivtrafik.

Trafikverkets svar: Inom ramen för projektet kommer Skuruskolan att erbjudas lokala åtgärder t.ex. bullerskärmar, som anläggs tidigt i projektet, och fönsterbyte. Vägagen säger att Trafikverket bara får ta i anspråk mark som behövs för den nya bron och ombyggnationen av trafikplatserna. Trafikverket kan därför – inom ramen för projektet – inte vidta åtgärder utanför område och t.ex. på Björknässkolan.

Trafikverket har emellertid direktiv av regeringen att sätta in åtgärder på de ställen i Sverige som är värst bullerstörda och prioriterar åtgärder, som är tekniskt möjliga, ekonomiskt rimliga och miljömässigt motiverade, för att klara de riktvärden för buller som riksdagen har beslutat. Trafikverket har en nationell lista över vilka fastigheter som är mest utsatta för buller och arbetar utifrån denna lista. Se mer om buller nedan.

2. Buller

Frågor och synpunkter:

Vid rampprojektet (Påfart Björknäs) togs inte hänsyn till prognosticerad inflyttning (t.ex. Tollaren). Finns detta med i beräkningar av framtida buller för hela projektet? Görs det särskilda beräkningar för högtrafik? Finns vindar med i beräkningarna?

Befarar stora bullerproblem på Ängsbacken mitt emot Björknäskyrkan. En förskola norr om bussgaraget är mycket bullerstörd.

Var ska på- och avfarter läggas för att inte störa boende?

Vilka hastigheter har ni utgått från i bullerberäkningarna? Kommer hastigheten på bron att höjas till 90 km/h (medför högre buller)? Kommer Värmdövägen att påverkas?

Blir det tyst asfalt på bron?

Det är viktigt att befintliga skärmar söder och öster om Skurubron byts till 4 meter. Det finns ett brett önskemål om att alla skärmar blir 4 meter.

Trafikverkets svar: Trafikverket har använt sig av Naturvårdsverkets beräkningsmodell där ingångsparametrarna är trafikflöden, avstånd från vägen till hus samt topografi. Svag vind finns med i beräkningarna. Modeller måste användas eftersom det inte är möjligt att mäta framtida buller. Att bullerkartorna löpande reviderats är en naturligt följd av själva utredningsprocessen. Bullerkartor framgår av PM Buller och bullerkartor, som är en del av vägplanen. Bullerkartorna visar dels ekvivalenta ljudnivåer, dels maximala ljudnivåer. Ekvivalent ljudnivå är ett mått på medelljudnivån under en tidsperiod, t.ex. ett dygn. Det tar hänsyn till antalet fordon som passerar och större hänsyn till höga ljudnivåer än ett "vanligt" medelvärde. Maximal ljudnivå är den högsta momentala ljudnivån under en viss tidsperiod, t.ex. ett dygn.

I Skurubroprojektet tillämpas de riktvärden för buller som gäller för nyproduktion. Om riktvärdena inte kan hållas utomhus måste Trafikverket se till att de hålls inomhus. Åtgärder ska vidtas som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga för att klara riktvärdena. Exempel på åtgärder är bullerskärmar, vallar (vid väg eller fastighet) och fönsterbyten.

Trots att trafiken ökar jämfört med nuläget, innebär de bullerreducerande åtgärder som genomförs inom projektet att bullerpåverkan på omgivningen minskar jämfört med nuläget vilket är positivt sett till såväl hälsa och boendemiljö som rekreation och friluftsliv.

Det område som kan bli bullerstört är emellertid något större än själva projektområdet, vilket framgår av kartorna. Hastigheter som ligger inom det område för vilka riktvärden inte hålls kommer att få åtgärder i form av fönsteråtgärder eller lokala skärmar.

Bullerberäkningar från nollalternativet utgår från befintliga hastigheter. Bullerberäkningarna för utbyggnadsalternativet utgår från dimensionerad hastighet 100 km/h. Trafikverket kan idag dock inte svara på vad det kommer att bli för hastighet i framtiden, möjligen differentierad. Värmdövägen kommer att vara lokalgata. Hastigheten på bron kommer att vara densamma som för

angränsande sträckor av väg 222. Bullerdämpande asfalt prövas för närvarande på andra vägar i Stockholms län men materialet är allttjämt på forskningsstadiet. Vägbeläggningen kommer inte att fastställas i vägplanen.

Inflyttningen i Tollare är medräknad i trafikprognoserna.

Skärmarnas höjd och placering framgår av samrådshandlingarna. Vid val av bullerskärmar görs en sammanvägning av bullerreducerande effekt, trafiksäkerhet, gestaltning och rimliga kostnader.

3. Luftföroreningar

Fråga:

Hur mycket ökar utsläpp av koldioxid och marknära ozon?

Trafikverkets svar: Problemen med utsläpp bedöms som små.

4. Marklösen, intrång, vägar, tillfälliga vägar, etableringsytor

Frågor och synpunkter:

Gäller regler kring marklösen enbart för vägutredningsområdet?

Vi motsätter oss att återvinningsstationen vid Gamla Landsvägen används som etableringsplats.

Tung trafik på Gamla Landsvägen under byggskedet medför stora olägenheter.

Trafikverkets svar: Reglerna gäller all påverkan som projektet orsakar. I förslaget till vägplan framgår vilka ytor som kommer att behöva användas för upplag, etablering och arbetsväg (T1) och för själva byggandet (T2).

Vägplanen kommer att behöva använda delar av fastigheterna Nacka Sicklaön 73:17 och 74:20 (återvinningscentralen) med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden för att kunna anlägga nytt bullerskydd utmed väg 222. Trafikverket kommer att föra diskussion med Nacka kommun för att eventuellt finna tillfällig lösning/placering för återvinningscentralen under byggtiden.

5. Gestaltning

Fråga:

Varför ska den nya motorvägen byggas som en planka och förstöra vyn av den vackra valvbron?

Trafikverkets svar: En arkitekttävling har arrangerats för utformningen av nya Skurubron. Vinnaren, förslaget Kontrapunkt av den danska arkitektbyrån Dissing+Weitling, utsågs av en jury med representanter från Trafikverket, Nacka kommun och Sveriges Arkitekter.

6. Finansiering

Synpunkt:

Bropeng är ett gissel – det är redan tillräckligt med avgifter på trafiken.

Trafikverkets svar: Riksdagen har genom beslut 2010 och 2012 godkänt att bron delvis finansieras med lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter, så kallade broavgifter. Nacka kommun och Trafikverket har avtalat om att 2/3 av den nya bron ska finansieras med broavgifter och att prisnivån ska vara 4 kr per passage enligt 2009 års prisnivå. Det betyder att varje fordon som kör över den nya bron kommer att få betala en avgift. Avgiften kommer att finnas kvar tills 2/3 av investeringskostnaden är betald vilket beräknas ta 10-12 år. Den gamla bron blir avgiftsfri.



Åse Wallin

projektledare

UNDERLAG

Förstudien

Förstudie, förslagshandling, 2007-02-20

Länsstyrelsens yttrande över förstudien, 2007-04-25

Länsstyrelsens beslut om miljöbedömning, 2007-04-25

Trafikverkets ställningstagande till förstudien, 2009-05-08

Vägutredningen

Samråd med länsstyrelsen:

2010-12-17, minnesanteckningar

2011-03-16, minnesanteckningar

2011-03-30, minnesanteckningar

2011-05-29, minnesanteckningar

Samråd med samrådsgruppen:

2010-12-09, minnesanteckningar

2011-02-08, minnesanteckningar

2011-03-07, minnesanteckningar

2011-04-05, minnesanteckningar

2011-05-25, minnesanteckningar

2012-01-20, minnesanteckningar

2012-02-23, minnesanteckningar

2012-04-25, minnesanteckningar

Samråd med allmänheten

2010-11-18, informationsmöte, minnesanteckningar

2011-03-16, samrådsmöte, minnesanteckningar

Samråd med särskilt berörda

2011-06-11, samrådsmöte, minnesanteckningar

Skrivelser

Riksantikvarieämbetet

Sjöfartsverket
Skogsstyrelsen
Stockholms Hamnar
Björknäs Varfs AB
Boo Hembygdsförening
HSB Nacka Värmdö
Nacka Miljövårdsråd
Skuru Villaägarförening
Åtta enskilda

Vägplanen

Samråd med länsstyrelsen:

2012-11-14, minnesanteckningar

2013-05-29, minnesanteckningar

2014-08-21, minnesanteckningar (vattenverksamhet)

Samråd med Stockholms läns landstings trafikförvaltning:

2012-09-13, minnesanteckningar

Samråd med Riksantikvarieämbetet:

2014-03-26, minnesanteckningar

Samråd med Sjöfartsverket:

2014-03-26, minnesanteckningar.

Samråd med samrådsgruppen:

2012-09-11, minnesanteckningar

2012-11-08, minnesanteckningar

2013-01-28, minnesanteckningar

2013-03-26, minnesanteckningar

2013-06-04, minnesanteckningar

2013-08-22, minnesanteckningar

2013-11-11, minnesanteckningar

2014-02-06, minnesanteckningar

2014-04-24, minnesanteckningar

2014-06-16, minnesanteckningar

2014-09-02, minnesanteckningar

Samrådsmöten med särskilt berörda:

2012-11-14, mötesanteckningar (tillsammans med allmänheten)

2014-03-13, mötesanteckningar

Samrådsmöten och informationsmöte med allmänheten:

2012-11-14, tema marklösen, mötesanteckningar (tillsammans med särskilt berörda)

2013-01-30, tema buller, mötesanteckningar

2013-04-24, tema trafik och brukaravgifter, presentationsmaterial

2013-12-05, tema buller, mötesanteckningar



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

Besöksadress: Solna Strandväg 98, Solna.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00