

YTTRANDE
KFKS 2007/81-311

Trafikverket
172 90 Sundbyberg

Remissyttrande över vägutredning för Väg 222 Skurubron

Byggandet av den nya Skurubron är det största infrastrukturprojektet, som direkt berör Nacka sedan Södra Länken blev klar 2004. Ett mycket aktivt arbete från kommunens sida sedan 2006 har medverkat till att det nu finns en vägutredning att yttra sig över. Den dåliga kapaciteten över Skurusundet, med endast 4 körfält och där lokaltrafik och motorvägstrafik ska blandas, har inneburit att vi här har kommunens enskilt största trafikproblem i form av både köer och otaliga trafikolyckor. All kollektivtrafik liksom biltrafik mellan kommundelen Boo samt hela Värmdö är beroende av denna förbindelse.

Kommunens medverkan under vägutredningsarbetet har inneburit att expertsynpunkter från kommunens tjänstemän har framförts under hand. Delar av de redovisade förslagen bör fördjupas mer inom ramen för det fortsatta arbetet.

Det är angeläget att en väl organiserad och fortlöpande dialog förs med såväl Nacka kommun som berörda grannar m.fl. intresserade i det fortsatta planeringsarbetet. Kommunen förutsätter att de synpunkter kommunen framför i detta yttrande tillförs programmet för den projektävling, som Trafikverket nu drar igång.

Nacka kommun vill också särskilt understryka att genomförandet av en ny Skurubron inte får försvåra en framtida utbyggnad av spårtrafik över eller under Skurusundet.

Kommunens alternativval: "Mellan intill Befintlig"

Kommunen anser att endast de tre utbyggnadsalternativen sammantaget, och modifieringar av dessa, men i olika grad, bidrar till att uppfylla uppsatta projektmål. Av det skälet föreslår Nacka kommun att nollalternativet såväl som förbättringsalternativet avskrivs och ej förs vidare till projektering.

Av utbyggnadsalternativen vill kommunen starkt förorda alternativ ”Mellan”, men med en förskjutning norrut mot ”Befintlig” så långt det går – ”Mellan intill Befintlig”. Väljer Trafikverket något annat alternativ, i strid med kommunens syn, bör det vara ett alternativ ”Syd” som dock förskjuts så långt norrut det går och som ett minimum så att något nytt brostöd i vattnet inte behövs – ”Syd till Mellan”.

Vid kommunens sammanvägning av miljö-, trafik- och genomförandeaspekter kommer vi till att det bästa är ett alternativ där ”Mellan” förskjuts så långt upp mot ”Befintlig” som möjligt. Då visas så stor hänsyn som möjligt mot boende-, miljö- och kulturintressena i anslutning till nya bron samtidigt som genomförandet inte försvåras eller försenas. Kommunen har inga förslag om att hastigheten på nuvarande motorvägsdel av Värmdöleden (väg 222) ska höjas över nuvarande 90 km/t och kommunen ser därför inget behov av att den s.k. linjeföringen behöver anpassas till normerna för 100 km/t (vilket alternativ Syd klarar).

Alternativ Syd har sammantaget visserligen den bästa väggeometrin och är möjligen bättre jämfört med mellanalternativet utifrån sårbarhetsperspektiv, genomförandeperspektiv samt för den långsiktiga trafikförsörjningen. Alternativet ligger dock för långt söderut och medför ett större ingrepp i natur- och kulturmiljön både på Boosidan och i Skuruparken. Dessutom kan alternativet medföra långsiktiga konsekvenser på vattengenomströmningen i Skurusundet på grund av att brostöd i vattnet eventuellt kommer att behövas. Kommunen anser att ur ett hållbarhetsperspektiv bör stor hänsyn tas till en miljöpåverkan som blir bestående. Därför föreslår kommunen att linjeföringen i alternativet, om Trafikverket väljer detta alternativ istället för kommunens förslag, förändras innebärande en förskjutning åt norr, d.v.s ett läge närmare mellanalternativet kan vara lämpligare. Ett läge närmare mellanalternativet är enligt kommunens uppfattning en bättre avvägning mellan det trafiktekniska och hänsynen till miljön. Att minska skadepåverkan på land- och vattenmiljöerna bör kunna vara möjligt utan att sydalternativets övriga fördelar går förlorade. Den särskilda analys som kommunen här förordar har en sådan detaljeringsgrad att den bör kunna vara en del i det inledande arbetet på arbetsplanen.

Kommunen instämmer med vägutredningen att trafikplatsutformningen enligt ”Hel Skuru” är den bästa ur trafikkapacitets synpunkt. För kommunen är det viktigt att på- och avfart mot Värmdövägen i Hel Skuru studeras i det fortsatta arbetet.

Vad det gäller trafikplatsutformningen vid Björknäs anser kommunen att det ska vara en ”halv” trafikplats, såsom nu, och med västvända ramper. Kommunen anser dock att man skall ta till vara den planerade påfartsrampen söder om bussgaraget och inte bygga någon ny väster om Sockenvägen. Avfartsrampen från väster ska dock såsom nu och i förslaget ”Halv Björknäs väst” ligga väster om Sockenvägen.

Kommunal planering

Nacka kommun har sedan länge bevakat ett reservat för den nya Skurubron söder om nuvarande bron. Reservatet överensstämmer i stort sett med angivet utredningsområde. Inga

befintliga detaljplaner berörs och det finns inte heller något behov att ta fram nya detaljplaner med anledning av de förändringar som föreslås.

Trafik

Kommunen anser att bron gärna bör dimensioneras för 90 km/tim vad gäller körfältsbredder, men linjeföringen behöver anpassas till att nya bron byggs så långt norrut som det är praktiskt möjligt. Beträffande kollektivtrafiken är det nödvändigt att den nya bron får 3+3 körfält, så att det ryms ett kollektivkörfält på norra sidan (västgående trafiken) redan från början och det finns möjlighet på södra sidan för ett körfält som direkt ansluter till avfarten mot Sockenvägen. Det högra körfältet kan också till stor del utgöra kollektivkörfält.

Det är generellt svårt med kapaciteten i cirkulationsplatser med fem ben enligt alternativet ”Hel Skuru”, men sammantaget vill kommunen ändå tydligt förorda detta alternativ. Förslaget bör utredas vidare i det fortsatta projekteringsarbetet.

Gång- och cykelförbindelse

Gång- och cykelförbindelsen på den befintliga norra bron behöver redovisas bättre i utbyggnadsalternativen. Kommunen anser att den måste bestå av två stycken enkelriktade gång- och cykelbanor med en bredd av minst 4 meter och en bättre utformning/standard än vad nuvarande gång- och cykelvägar har.

Huvudmannaskap – norra bron

I utbyggnadsalternativen förutsätts att den befintliga norra bron övergår i kommunalt väghållning. Kommunen anser att bron även fortsättningsvis kommer att betjäna den regionala trafiken som väljer att inte betala broavgift och därför ska vara kvar som en regional väg åtminstone fram till att broavgiften tas bort. Ska ett kommunalt övertagande vid någon tidpunkt ske så måste bron först ha genomgått en grundläggande renovering.

Buller

Kommunen förutsätter att Trafikverket vidtar erforderliga bullerskyddsåtgärder för att sänka bullernivåerna i förhållande till dagsläget.

Rekreation

Kommunen anser att rekreativvärden på Skurusundets östra sida inte är fullständigt beskrivna i MKB. Den östra sidan av sundet är en välbesökt målpunkt för de boende i Eknäs med omnejd. Det vackra området med sina gamla vägar, båtar, grönska och inslag av äldre bebyggelse är idag ett populärt promenadområde. I samband med att området övergår till kommunalt huvudmannaskap avser kommunen att förbättra parkanläggningen för att bl.a. förbättra framkomligheter får de som promenerar i området – projektering pågår.

Finansiering

Kommunen förutsätter att i enlighet med avtalet mellan Trafikverket och Nacka kommun skall broavgiften som uppgår till 4 kr per passage (i 2009 års prisnivå) tills 2/3 av den totala investeringskostnaden är betald gällar.

Genomförande

Det är angeläget att det alternativ som förs vidare till projektering innebär att det under byggtiden finns en förbindelse över sundet med samma kapacitet och hastighet som idag. Kommunens alternativ, "Mellan intill Befintlig", bör inte vara märkbart mer komplicerad än "Mellan". Alternativ befintligt brolägg innebär, enligt Trafikverkets beskrivning, att trafikomläggningarna blir många samt att någon ökad trafikkapacitet inte kan tillskrivas projektet förrän alla broar är färdiga. Alternativet innebär en lång byggtid, cirka 6-8 år. En grov uppskattning från Trafikverket är att det tar cirka fyra till fem år längre tid att uppnå ökad trafikkapacitet i detta alternativ än för de andra två utbyggnadsalternativen. Alternativet innebär vidare att avstående till trafikerade broar blir extremt litet och komplicerade sprängnings-, rivnings-, och betongarbeten kommer att ske intill och mellan de trafikerade broarna.

Genomförandeavtal

Kommunen avser att träffa ett genomförandeavtal med Trafikverket. Avtalet skall reglera förhållandet mellan parterna vid projektering, upphandling och genomförandet av en ny Skurubro. Avtalet skall vidare reglera parternas ägande, deras kostnadsansvar för investering och marklösen samt drift, underhåll och reinvestering. Avtalet skall även ange preliminära hålltider för viss arbeten.



Erik Langby
Kommunstyrelsens ordförande



Anders Ekengren
Stadsbyggnadsdirektör