



Yttrande

Diarienummer: 12SPN/0283
Datum: 2013-08-29
Handläggare: Paula Rönnbäck, Patrik Stenberg,
Mikael Carlsson, Erland Thordarson, Ann
Hagström, Mine Omrani

Till nämnd/ remissmottagare: Trafikverket
Trafikverkets diarienummer 2012/56287

Samrådsyttrande väg 222, Mölnvik-Ålstäket

Värmdö kommun har beretts tillfälle att lämna synpunkter på Trafikverkets (TRV) samrådsunderlag tillhörande vägplan på väg 222, Mölnvik – Ålstäket. Eftersom samrådstiden sammanfaller med semesterperioden har kommunen fått möjlighet att lämna synpunkter efter den utsatta samrådstiden.

Vägplanen omfattar ombyggnad av befintlig väg 222 på sträckan från och med korsningen vid Mölnvik till och med korsningen Ålstäket. Detaljplanen för M3 har vunnit laga kraft men genomförandefrågor kräver samordning. Planarbete för M8 pågår medan planarbete inom områdena M5 och M10 har avstannat med syfte att planläggning samordnas med TRV:s vägplan.

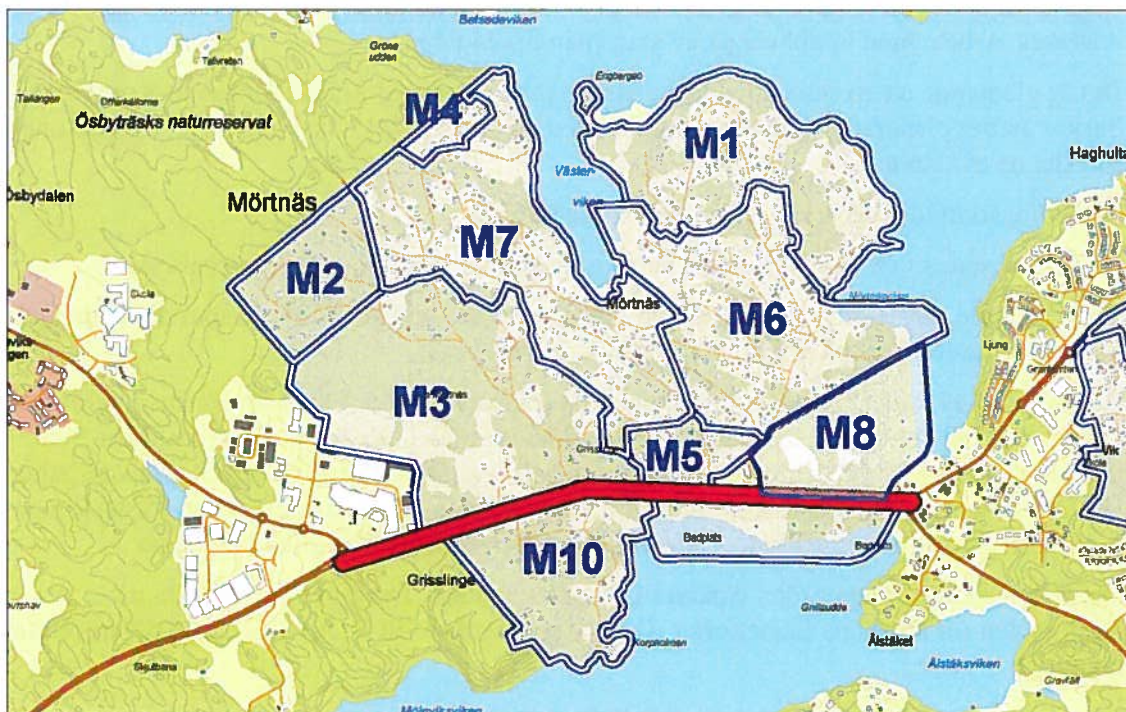


Bild 1. Planområden som gränsar till väg 222 på sträckan Mölnvik-Ålstäket.



Yttrande

Separat möte har hållits mellan Trafikverket, WSP, kommunens tjänstemän och exploitören för Östra Mörtnäs, där planarbete befinner i samrådsskede. Trafikverket har åtagit sig att undersöka om det finns möjlighet att förprojektera den sträckan som berör planområdet Östra Mörtnäs med syfte att möjliggöra fortsatt planläggning.

Kommunens synpunkter på samrådsunderlag

Samrådsunderlagets kap 1 och 2 innehåller beskrivning av befintliga förhållanden, trafik- och planeringsförutsättningar, miljö- och kulturmiljöbeskrivning, analys av landskapet samt miljöbelastning mm. En stor mängd fakta om området och gällande bestämmelser har redovisats på ett trevligt och lättbegripligt sätt på några få sidor.

Kommunen vill dock ta upp följande:

- ✓ Det ska tydligt framgå att vägsträckan är en primär transportled för farligt gods och tunga, breda transporter, vilket ställer höga krav på utformning av vägen.
- ✓ En stor del av tunga skärgårdstrafiken passerar sträckan på väg till Stavsnäs som är en regional replipunkt, vilket ställer höga krav på utformning av vägen.
- ✓ Redovisade befolkningssiffror från 2011 bör uppdateras till 2012 befolkningsmängd. I Värmdö kommun bor det 39 387 invånare (2012-12-31) fördelat på Gustavsberg 14 566, Ingarö 6 983, Värmdölandet 13 221, Djurö/Stavsnäs 3 517 och Skärgården 1 043 personer.
- ✓ Utredningsområdet gränsar utöver Dp 187 också till Dp 44, Dp 71 och Dp 144 samt till byggnadsplaner Bp 3, Bp 63, Bp 58 och Bp 93. Stadsplan Sp 24 ligger norr om väg 222 vid Ålstäket. Arbete med upphävande av stadsplan Sp 24 pågår.
- ✓ Det är glädjande att en rekreationscykelstråk planeras på väg 222:s södra sida. Kommunen önskar att det planerade stråket knyts ihop med etapp 15, Mölnvik-Lämshaga, i kommunens föreslagna cykelplan.
- ✓ Utredningsområdet berör områden med strandskydd.
- ✓ Ekologisk status i Grisslingefjärden får inte försämrats, bör om möjligt förbättras.
- ✓ Vägdagvatten måste renas innan det når Grisslingefjärden. Den våtmark som dagvatten går ut idag bör inventeras på arter och hur den kan förbättras.
- ✓ Beskrivning av undervattenmiljön saknas i samrådsunderlaget. Området har inventerats av kommunen. Botten är sandbotten med flera olika arter av kärlväxter och kransalger. Stor täckningsgrad mellan 2 till 5 meters djup vid badbryggorna. Det finns mycket få vassbälten vid Grisslingefjärden. De få som finns är mycket viktiga för ekosystemet och för att kunna hysa rovfiskar som t.ex. gädda, och som gömsle och födosök för olika kustfåglar.
- ✓ Det är bra att den svaga gröna länken i Grönkilen påtalas. Det är viktigt att titta på möjligheten till att skapa faunaportar. Det rör sig mycket vilt över vägen, t.ex. älgar, rådjur, rävar och grävling.



Yttrande

I samrådsunderlagets kap 3 och 4 redovisas studerade åtgärder med tre respektive fyra körfält, cirkulation eller signalreglerade korsningar, gestaltning samt möjliga effekter för berörda intressen. Det är mycket bra att avsnittet gestaltning tydligt beskriver TRV:s intention om att vägens gestaltning ska anpassas till det småskaliga skärgårdssamhället och till havet och strandbadet.

Kommunen vill framföra följande synpunkter:

Körfält och korsningar

- ✓ Det redovisas 18 borttagna anslutningar. I figur 12 och 14 redovisas stängning av Y-korsning från väg 222 till Grisslingebacken, Fjärdvägen och Mörtnäsvägen medan i figur 17 redovisas en ombyggnad av Mörtvägens anslutning till väg 222. Det är oacceptabelt att stänga Mörtnäsvägen som skulle innebära att Älgstigen blir enda kvarstående alternativ väg till hela Mörtnäsområdet. Korsningen bör förbättras ur trafiksäkerhetssynpunkt och vara kvar. Kommunen förordar fortsatt utredning om Mörtnäsvägens utformning.
- ✓ Den nuvarande cirkulationsplatsen vid Östra Mörtnäs ser ut att ha förskjutits något åt väster. Detta innebär svårigheter med att ansluta där till Östra Mörtnäs utan mycket omfattande ingrepp pga nivåskillnaderna. Kommunen förordar att TRV utformar väganlutningar i samverkan med pågående planarbete för Östra Mörtnäs.
- ✓ Gällande placering av gångtunnlar anser kommunen att tunneln vid Östra Mörtnäs är mest lämplig att anläggas i den östra delen av området. Östra delen har lämpliga höjdförhållanden redan idag, gångvägen och vandringsstigen leder naturligt fram till denna punkt. Även ur hästintressesynpunkt är placering i östra delen en naturlig fortsättning på stigen, under förutsättning att gångtunnelshöjd är tillräcklig för hästar. Det finns även planer på cykelparkering i denna del.
- ✓ Kommunen vill snarast ha tydliga besked om vägområdesbredden inklusive cykelvägen, hållplatsens utrymmesbehov och gångtunnelns läge för att kunna gå vidare med detaljplaneringen av Östra Mörtnäs med ca 250 bostäder.
- ✓ Kommunen förutsätter att TRV bekostar ledningsomläggningar pga breddad väg och nya gångportar mm.
- ✓ Det är oklart vad lokalgatans syfte är. Ska lokalgatan betjäna endast några få fastigheter eller också båtklubben och restauranger?
- ✓ I vägsektionen har lokalgatan placerats i höjd med väg 222. Kommunen föreslår att vägen placeras i samma höjd som fastigheterna som vägen ska betjäna.
- ✓ Reversibla körfält har 0,3 m remsa i vägmitt medan fyra körfält har mittremsa om 1,5 m, vad är skillnaden och varför så bred vägmitt i fyrfält? Bör kunna vara smalare skiljeremсор/mittremsor. Möjligtvis skiljeremсор 1,5m till lokalgatan men den bör kunna minskas.



Yttrande

- ✓ Vid båda förslagen är det 1.5 meter mittremsa mot lokalgatan. Är det inte bättre att lägga den mot GC-banan? Säkrare miljö för oskyddade trafikanter och ett utrymme för snö. Idag hamnar mycket av snön vid röjningen på GC-banan och bilarna snösprut likaså.
- ✓ Regionala cykelplanen SATSA II förordar 5,5 m bredd på regionala cykelstråk.
- ✓ Det bör inte vara signaler på sträckan, cirkulationer är att föredra.
- ✓ En studie på hur förslaget kommer att lösa dagens trafikflödesproblem i Mölnviksrandell bör kunna redovisas av TRV.
- ✓ Kommunen efterfrågar en körspårsstudie av förslaget till droppen av Mölnviksrandellen samt exempel på liknande lösningar.
- ✓ Klarar föreslagen ombyggnad av Mölnviksrandellen stombussar? I framtiden kan stombussar komma att köras med 24 meters dubbelledade bussar. I RIBUSS är det plats för boggiebuss sam anger kraven för utformning av vägar.
- ✓ Vid en innerradie på 9 meter måste cirkulationsplatsens ytterradie i Mölnviksrandell vara minst 15 meter. Skissen redovisar innerradie på 10 och ytter R på 15. Dimensionen är trång. Har trafikplats Arninge samma radie?
- ✓ Korsningen vid Ålstäket är redovisas som skiss utan någon koppling till grundkarta, vilket gör det svårt att förstå konsekvenserna av föreslagna tillkommande två körfält. Kommunen anser också att trafiksituationen behöver förenklas och ser framemot vidare utredning av förslaget.

Buller

- ✓ Kommunen efterfrågar en bullerutredning som redovisar konsekvenserna av planerade bullerplank. Det är troligt att bullernivåer ökar i motsatta sidan och andra platser om planken uppförs.
- ✓ Välgenomtänkt utformning av bullerplank ger möjlighet till en estetiskt tilltalande utformning av vägområdet, därför bör bullerplank särskilt studeras för hela sträckan.
- ✓ I pågående arbete med detaljplan för Östra Mörtnäs har planerat bullerplank redovisats till Trafikverket. Planket är en förutsättning för tillkommande bostäder i bullerstört läge.

Övriga synpunkter

- ✓ Kommunen förordar att drift- och underhållsansvarig är den samma för både vägbanor som GC-vägar.
- ✓ Kommunen anser att TRV ska ansvara för avvattning av vägen och rening av dagvatten.
- ✓ Vid planering av ändringar längs Grisslingeran måste sophanteringsfrågan lösas. Värmdö kommun har sedan 1998 behovsanpassad tömning på hela fastlandet. Vid Grisslingeran finns ett antal fastigheter som har sin sophämtning längs vägen och på hämtdagen rullats kärlet ut till lämplig plats där sobilen kan greppa kärlet med den automatiska lastarmen. Kärlet ska inte stå längre bort än 1,5 m från bilens stoppställe och det ska vara fritt 0,5 m



Yttrande

runt kärlet. Kärlets baksida ska vara vänt mot huset och ska placeras så att inte fotgängare, brevbärare eller snöröjare hindras.

- ✓ Kommunen saknar en beskrivning i samrådsunderlaget om hur TRV och kommunen kommer att samarbeta i nästa skede då både vägplanen och detaljplanerna ska arbetas fram sida vid sida. Enligt TRV:s hemsida ska Trafikverket tillhandahålla underlag för planering enligt plan- och bygglagen och miljöbalken, samhällsplanerarna på Trafikverket har till uppgift att delta i den kommunala planprocessen i enlighet med plan- och bygglagen, lägga tyngdpunkten på att delta i planeringens tidiga skeden då i tidiga skeden finns det störst möjlighet att skapa förutsättningar för en smidig process från planering till genomförande. Kommunen önskar att TRV presenterar en tidsplan för nästa skede för att kommunen ska kunna fasa in planarbetet för M5, M10 och Östra Mörtnäs.

Lars Öberg
Samhällsbyggnadschef

Mats Hellberg
Planchef

