

Delgivningar KS 2016-01-13

- Remissvar teknisk justering av länsplan för regional transportinfrastruktur 2014 – 2015
- Vägplan för anläggning/ombyggnad av väg 222 Skurubron – Trafikverket
- Begäran om att kunna vistas i kommunens offentliga lokaler utan att bli sjuk – Astma- och allergiföreningen



Remiss teknisk justering av länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025

Värmdö kommun har beretts tillfälle att lämna synpunkter på Länsstyrelsens förslag till teknisk justering av länsplan 2014-2025 senast den 20 november 2015. Värmdö kommun har följande synpunkter:

Boende i Värmdö kommun är i stort behov av att alla planerade förbättringar av trafikinfrastrukturen genomförs planenligt. Flera av projekten i kommunen har stor betydelse för tillgängligheten till regionens arbetsmarknad. Pendlare med både kollektivtrafik och egen bil tvingas avsätta allt längre tid för arbetsresor.

Det är inte acceptabelt att länsstyrelsen med den enda förklaringen "anpassning till faktiska förhållanden" senarelägger flera för Värmdö viktiga projekt som kan bidra till ett mera hållbart resande och en bättre samhällsnytta.

Värmdö kommun är starkt kritisk till att Skurubron som ursprungligen skulle vara klar till 2018 senareläggs med fyra år för att staten inte klarar att projektera och utreda inom utsatta tidsramar.

Det är direkt stötande att staten för att nationella anslag inte sägs få användas i tänkt omfattning lägger hela 125 mkr till på brukarna av bron att finansiera! Inga andra trafikanter i regionen tvingas betala både trängselskatt och brukaravgift för en sen många år uttjänt statlig bro, som borde byggts i rätt standard redan på 1970-talet.

Värmdö kommun anser att planering och ombyggnad av väg 222, Mölnvik-Ålstäket, är synnerligen angelägen att få till stånd skyndsamt.

Kommunen har svårt att se varför ombyggnaden av Tynningöfärjans angöringar ska behöva ta ytterligare tre år. Den ökade trafiken med färjan skapar störningar för många boende i Norra Lagnö.



Värmdö kommun är positiv till den satsning på 2+2 körfält på sträckan Mölnvik-Insjön, som nu genomförs.

Värmdö kommun har förståelse för de fördröjningar som berör bussterminalen vid Slussen. Kommunen anser att det lovvärt att en omfördelning av medel sker inom länsplanen så att 50 mkr i statlig medfinansiering till terminalen kan avsättas. Det är viktigt att ett särskilt fokus läggs på planering och projektering för att säkerställa att terminalen kommer till stånd. Projektet är så pass viktigt för regionen att en särskild samverkansgrupp bör tillsättas för att minimera riskerna till förseningar genom överklaganden med mera. Tveksamheter när det gäller markåtkomst bör eventuellt prövas genom expropriation.

VÄRMDÖ KOMMUN

Monica Pettersson
Kommunstyrelsens ordförande

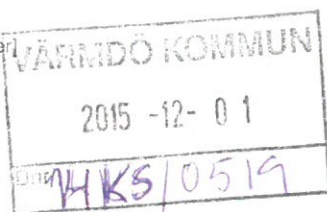
Stellan Folkesson
Kommundirektör

Ärendenummer

En ärendenummer

[Motpartens ärendenummer]

Värmdö kommun
13481
Gustavsberg



Dokumentdatum

2015-11-27

Sidor

1

Kopia till:

Diariet



Vägplan för anläggning/ombyggnad av Väg 222 Skurubron i Nacka kommun, Stockholms län.

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Stockholm har överlämnat vägplanen till Trafikverket för fastställelseprövning. De synpunkter som kom in under vägplanens granskning har kommenterats av väghållningsmyndigheten/Trafikverket Region Stockholm i ett granskningsutlåtande. Med anledning av inkomna synpunkter under granskningen har redaktionella ändringar av vägplanen gjorts. Länsstyrelsen i Stockholms län har i ett yttrande tillstyrkt att vägplanen fastställs.

Ni får nu tillfälle att ta del av de nämnda handlingarna och möjlighet att framföra ytterligare synpunkter innan beslut fattas.

Eventuella synpunkter ska ha kommit in senast den 18 december 2015 till:

Trafikverket Ärendemottagningen

Planprövning

Box 810

781 28 Borlänge

Ni kommer att underrättas med brev om Trafikverket beslutar att fastställa vägplanen.

Med vänlig hälsning

Fredrik Fogel, projektledare

Bilagor

1. Begäran om fastställelse, Region Stockholm, 2015-11-27
2. Granskningsutlåtande, Region Stockholm, 2015-02-27
3. Yttrande, Länsstyrelsen i Stockholms län, 2015-10-20

Arendenummer
2013/82343
Ert arendenummer
{Moppanens_arendeID_NY}

Dokumentdatum
2015-11-27
Sidor
1(1)



TRAFIKVERKET

Trafikverket
Juridik och planprovning
781 89 BORLÄNGE

Kopia till:
Diariet

Begäran fastställelse

Anläggande och ombyggnad av väg 222 Skurubron i Nacka kommun, Stockholms län.

Trafikverket Region Stockholm begär härmed fastställelseprovning av vägplan för ovanstående projekt. Planen omfattar ny motorvägsbro över Skurusundet för väg 222 Värmdöleden, ombyggnad av trafikplatserna Skuru och Björknäs samt ombyggnad och renovering av de befintliga Skurubroarna med tillhörande lokalgator och gång- och cykelvägar. Planen är projekterad av WSP Sverige AB och fastställelsehandlingen är daterad den 2015-10-21.

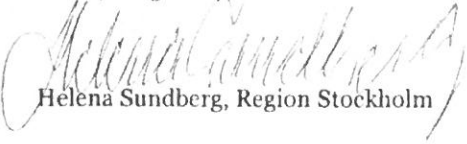
Kostnaden för de åtgärder som ingår i planen har beräknats till 1 282 mnkr (inkl. marklösenkostnader och administration) i 2014 prisnivå. Objektet ingår i regional plan. Planerad byggstart är 2017.

I planbeskrivningen anges det att den nya bron ska finansieras med 2/3 brukaravgifter och att avgiften kommer att finnas kvar tills 2/3 av investeringskostnaden är betald vilket i tidigare skede beräknades ta 10-12 år. Senare beräkningar baserade på bland annat kostnadsberäkningar från motsvarande redan införda system i Motala och Sundsvall ger en indikativ återbetalningstid för Skurubron på 22 år.

Återbetalningstiden påverkas bland annat av ränte- och trafikutveckling.

Kungörelse i detta ärende bör ske i Post- och inrikes tidningar samt ortstidningarna Mitt i Nacka och Mitt i Värmdö. Vi önskar att ni sänder ett eventuellt beslut om fastställelse jämte beslutsunderlag till Trafikverket Region Stockholm, 172 90 Stockholm. Dessutom önskas beslutet i digital form till Fredrik Fogel, projektledare (e-post fredrik.fogel@trafikverket.se) och Thomas Lindh, plansamordnare (e-post thomas.lindh@trafikverket.se).

Solna, 2015-11-27


Helena Sundberg, Region Stockholm

Bilagor:

Två pärmar Vägplan, 2 omgångar
Pärm formaliahandlingar vägplan
Pärm övrigt material vid fastställelseprovning

TRV 2013/82343



**Länsstyrelsen
Stockholm**

Enheten för planfrågor
Charlotta Sundelin

YTTRANDE

1 (5)

Datum
2015-10-20

Beteckning
3434-7214-2015

TRAFIKVERKET

2015-11-13

N/P

Trafikverket
Ärendemottagningen
Box 810
781 28 Borlänge

Vägplan för väg 222, Skurubron, Nacka kommun

Objektnummer 8446031

Länsstyrelsens ställningstagande

Länsstyrelsen tillstyrker att förslaget till vägplan för Skurubron, väg 222 Värmdöleden, daterad 2014-10-31, med rev. datum 2015-09-08, fastställs enligt 11 § väglagen (1971:948). Länsstyrelsen har inget att erinra mot hur de allmänna intressena eller de allmänna hänsynsreglerna enligt miljöbalken tillgodoses. Vägutbyggnaden är enligt Länsstyrelsens bedömning förenlig med miljöbalkens hushållningsbestämmelser och regler om miljökvalitetsnormer samt strandskydd.

2015-09-03
rättelse enligt 326
FL 11/11-15
Sundelin

Bakgrund

Länsstyrelsen har fått vägplanen för väg 222, Skurubron för samråd, inför Trafikverkets fastställande, enligt 11 § väglagen.

Längs Värmdöleden, förutom vid passagen över Skurusundet, finns idag körfält för kollektivtrafik. Vid passagen över Skurubron är standarden låg med smala körfält, vilket gör bron till en flaskhals för kollektivtrafiken. Eftersom alternativa vägval saknas är sårbarheten i trafiksystemet stor och konsekvenserna blir omfattande om en olycka eller oförutsedd händelse inträffar som stoppar trafiken över Skurubron.

Vägplanen omfattar en ny vägbro för väg 222 Värmdöleden, samt en ombyggnad och anpassning av trafikplatserna Skuru och Björknäs. I projektet ingår även renovering av de två befintliga vägbroarna över Skurusundet. Vägplanens totala längd utmed Värmdöleden är cirka 1,2 kilometer. Planen redovisar de skyddsåtgärder som ska fastställas avseende buller och dagvattenhantering samt övriga åtgärder som projektet ska eller överväger att genomföra.

Den planerade vägbron är i huvudsak en stålbro bortsett från landfästen och den nedre delen av de fyra brostöden som utförs i betong. Bron placeras strax söder om de befintliga broarna och får en längd på cirka 320 meter och en total bredd på cirka 32 meter. Avståndet mellan den nya vägbron och befintliga vägbroar varierar på sträckan över Skurusundet men uppgår som mest till cirka 25 meter. Vägbron planeras för två körfält och ett kollektivkörfält i vardera riktningen. Brobredden rymmer dock en eventuell framtida sektion med fyra smala körfält i vardera riktningen. De två befintliga vägbroarna över Skurusundet kommer utgöra

Postadress
Länsstyrelsen Stockholm
Box 22067
104 22 STOCKHOLM

Besöksadress
Hantverkargatan 29

Telefon
010-223 10 00
Fax
010-223 11 10

E-post/webbplats
stockholm@lansstyrelsen.se
www.lansstyrelsen.se/stockholm

Datum
2015-10-20

Beteckning
3434-7214-2015

Länsstyrelsen gör bedömningen att relevanta skyddsåtgärder har föreslagits för boendemiljön och där människor företrädesvis vistas, vilket är positivt sett ur ett hälsoperspektiv. Länsstyrelsen förutsätter att kontrollprogram för buller och vibrationer under byggskedet tas fram, som föreslagits i samverkan med Nacka kommun. Skyddsåtgärder i form av fasad- och uteplatsåtgärder bör lämpligen utföras i ett tidigt skede under byggtiden för att ge effekt även mot bygg- och renoveringsbuller.

I och med byggandet av den nya trafikanläggningen kommer de befintliga broarna inte längre utgöra primär transportled för farligt gods. Dessa transporter kommer istället att ske på den nya motorvägsbron. De två bostäder som i dagsläget ligger inom det område där individrisken är förhöjd, kommer att rivas i och med byggandet av trafikanläggningen. Länsstyrelsen bedömer liksom Trafikverket att risknivån är acceptabel förutsatt att rimliga skyddsåtgärder vidtas.

Länsstyrelsen förutsätter att en hög kapacitetsklass väljs för vägräcken på bron.

Med föreslagna åtgärder förväntas antalet olyckor med döda och svårt skadade per fordonskilometer att minska jämfört med idag. Vägen projekteras med ramper enligt Trafikverkets standard. Det innebär att trafiksäkerhetsrisken i de nuvarande korta av- och påfarterna försvinner. Oskyddade trafikanter ska med utbyggnaden kunna passera Skurusundet och Värmdöleden på ett tryggt och säkert sätt.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 - 4 kap. miljöbalken

Värmdöleden är av regional betydelse och av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. miljöbalken. Farleden genom Skurusundet och Baggensstaket samt farleden längs Nackas norra kust mot Stockholm är båda av riksintresse för kommunikation (3 kap. MB).

Vägplanen berör inga riksintressen enligt 4 kap. miljöbalken, d.v.s. särskilt utpekade områden med natur-, kultur och friluftsvärden av riksintresse.

Brons stödpelare kommer att placeras på land och den segelfria höjden bevaras. Det medför att den färdiga bron inte kommer att påverka farleden. Vägutbyggnaden ger positiva effekter för Värmdöleden, eftersom framkomligheten och tillgängligheten säkerställs. Robustheten i trafiksystemet ökar.

Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. 3 § miljöbalken

I dag överskrider miljökvalitetsnormerna (MKN) för PM10 inom ett avstånd på cirka 10-15 meter från Värmdöleden, två meter ovan marknivå. De gång- och cykeltrafikanter som idag färdas på de befintliga broarna exponeras därmed för partikelhalter som är potentiellt skadliga för hälsan. Ingen av de byggnader som finns utmed den aktuella sträckan ligger inom det område där MKN för partiklar eller kvävedioxid överskrider.

Av planhandlingarna framgår att oavsett framtida dubbdäcksandel så kommer MKN för partiklar underskridas för de befintliga broarna år 2040. Sett ur ett hälsoperspektiv kommer situationen för de gång- och cykeltrafikanter som vistas

Datum
2015-10-20

Beteckning
3434-7214-2015

mildra de ingrepp som görs. Exempel på åtgärder är återplantering av träd, plantering av våtmarksvegetation, återställning av etableringsytor genom sådd av ängsfrö för att gynna den biologiska mångfalden. Några av bullerskärmarna föreslås fungera som spaljéer för planteringar.

Länsstyrelsen ser det som rimligt att intrånget i naturmiljön inom strandskyddat område kompenseras. Länsstyrelsen anser att en åtgärdsplan bör utarbetas för att minska projektets negativa påverkan på strandskyddets syften. Arbetet bör ske i samråd med Nacka kommun.

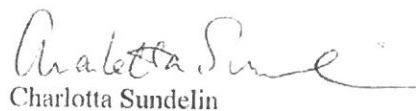
Övrigt

Ett antal moment av byggandet av vägbron samt trafikplatserna kan innebära byggande i vatten, s.k. vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Trafikverket har genomfört samråd om vattenverksamhet 2014-08-21 med Nacka kommun och Länsstyrelsen. Länsstyrelsen har beslutat 2015-07-02 att den planerade verksamheten, kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Inventeringar har visat att längs den aktuella vägsträckan finns ett antal platser med förorenad mark. Även på botten av Skurusundet kan man förvänta sig förekomst av förorenade sediment. Länsstyrelsen förordar att en sammanhållen provning av projektet görs enligt 11 kap. vattenverksamhet där relevanta skyddsåtgärder kan regleras samt eventuella krav på fördjupade undersökningar av bottenförhållanden kan ställas. Vid behov kan ansökan om tillstånd för vattenverksamheten kompletteras, om vidare undersökningar visar att byggnationen även kommer att medföra grundvattensänkning.

I ärendets beredning har deltagit miljöskyddshandläggare Riitta Lindström, kulturmiljöhandläggare Johan Aspfors, miljöhandläggare Mats Nordin, riskhandläggare Johanna Gauffin, planchef Tatjana Joksimović, beslutande och planhandläggare Charlotta Sundelin, föredragande.


Tatjana Joksimović


Charlotta Sundelin

Kopia:

Nacka kommun,

Trafikverket Region Stockholm, Fredrik Fogel

akt, pärm, SBk(JA), Mn(MN), SBsb(JG), Ms(RI.), SBp(TJ)

PM

Ärendenummer
TRV 2013/82343
Projektnummer
8446031

Dokumentdatum
2015-02-27
Sidor
1(26)



Enligt sändlista

Kopia till:
Diariet

Granskningsutlåtande över till Trafikverket Region Stockholm inkomna yttranden rörande vägplan för anläggande av väg 222, Skurubron, i Nacka kommun, Stockholms län.

Vägplanen har projekterats av WSP Sverige AB och granskningshandlingen är daterad 2014-10-31. Länsstyrelsen i Stockholms län har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen den 13 november 2014. Planen med miljökonsekvensbeskrivning har handlagts enligt 3 kap 15-19§ och 4 kap vägförordningen (SFS 2012:707). Kungörandet har skett den 25 november 2014 i Mitt i Nacka, i Mitt i Värmdö, i Nacka Värmdö Posten samt i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningstiden har varit 28 november-19 december 2014.

Med anledning av granskningen har 36 yttranden inkommit, vilka numrerats 1-36, se bilaga 1.

I de fall då yttrande avser viss fastighet anges det i bilaga 2 Karta över inkomna yttranden, var fastigheten är belägen.

Fastigheter upptagna på fastighetsförteckningen

1. Fastighet Sicklaön 73:118 ("Skurustugan"), Nacka

Företrädare	Leif Holmberg, ordförande
Namn	Skuru Idrottsklubb, tomträttshavare
Adress	Värmdövägen 339, 131 47 Nacka

I yttrandet framförs följande:

1.1 Om marken vid Gamla Landsvägen, där Skuru Återvinningscentral idag finns, kommer att användas till byggetablering, kommer trafiken på Gamla Landsvägen att kraftigt öka. Detta kan innebära att vår verksamhet i klubbstugan blir störd. Vi har vårt kansli i klubbstugan med många besök under dagtid och dessutom, ofta på kvällstid och under veckosluten, stora sammankomster i stugan med många bilburna gäster, företrädesvis barn och ungdomar, som dessutom skjutsas till stugan av sina resp. föräldrar. Om möjligt önskar vi att begränsningar i nyttjandet av ÄVC-marken införes så att trafiken på Gamla Landsvägen inte ökar mot dagsläget.

1.2 Den nya Skurubron kan också medföra ökat buller för vår stuga och uteplats. Ett klarläggande emotses.



2.2 Det framgår av vägplanen att partikelhalten i luften vid flygeln underskrider miljökonsekvensnormen, eftersom huset ligger långt under bron. Vidare bedöms flygeln vara riskmässigt acceptabel, eftersom den är skyddad under bron från olyckor på bron. Däremot föreslås riskreducerande åtgärder som hög kapacitetsklass på räcken samt lösning för dagvatten som tillser att farliga vätskor inte faller ner på bebyggelsen under bron. Sådana åtgärder vill vi tillstyrka. Även om flygelns läge under bron inte är optimalt är det således ett acceptabelt läge. Att den norra befintliga bron omvandlas till gång- och cykelbro innebär snarast att flygelns läge blir mindre riskfyllt än idag.

2.3 Det framgår inte av vägplanen hur tillträde till flygeln och verkstad-/förrådsbyggnaden kan säkerställas under renoveringsskedet. I den mån det blir aktuellt med tillträdesbegränsningar under byggskedet måste i vart fall tillträde säkerställas för nödvändig åtkomst för service av värmepanna och dylikt. Även fastighetens trekammarbrunn är belägen under befintliga broar till vilken tillträde för tömning behöver säkerställas.

2.4 Personer vid Trafikverket har framfört att det är svårt att renovera den norra bron utan att riva flygeln. Det kan anmärkas att det 1957 gick att bygga bron med flygeln under. Vidare anger vägplanen att det i första hand är vägbanorna som behöver renoveras, och att då inte 2021 klara av att renovera bron med flygeln under framstår som märkligt. Inte minst om utgångspunkten för projektet är att störa den befintliga miljön så lite som möjligt.

2.5 I vägplanen framgår att platser runt och under bron blir tillgängliga med koppling till befintliga gångstråk. Utformningen av detta framgår inte tydligt, inte heller om det avser den nya bron eller även omfattar befintliga broar. Då bostadshuset, som delvis ligger under den norra bron, i och med sin planering kan komma att direkt påverkas av utformningen vill vi lyfta fram att denna behöver ta hänsyn till möjligheten för boende i de två lägenheterna att upprätthålla en viss privat sfär kring hus och uteplatser.

Den slingrande gång- och cykelväg med utsiktspunkter och bänkar som planeras efter renoveringen av den norra bron välkomnas. Vi vill dock påtala att placering och utformning av såväl belysning på bron, bullerskydd och utsittplatser samt sittbänkar har en direkt påverkan på boendemiljön i Borgen. Då bron är belägen så nära och i upphöjt läge i förhållande till såväl byggnader som uteplatser är det svårt att vidta insynsskyddande åtgärder. Bänkars och utsiktspunkternas placering bör därför utformas så att direkt insyn i huset eller uteplatser försvåras. Bullerskyddande åtgärder på bron kan med fördel utformas så att de även ger visst insynsskydd mot fastigheten.

2.6 I planförslaget framgår att brovalven kommer att förses med belysning. Detta kan vara motiverat av estetiska skäl, men hänsyn i utformningen behöver tas till den konsekvens valet av utformning av belysningen kan komma att innebära för såväl Borgen som för flygeln.

Vad gäller belysningen på bron bör val av armatur anpassas för att ge god belysning för trafikanter på bron utan att medföra bländning i eller direkt invid bostadshuset.

2.7 I gestaltungsprogrammet framgår att gångväg bör etableras norr om leden för att länka ihop Skuruparkens olika delar. Det är välkommet. Av skiss på sid 32 är det dock otydligt vilken sträckning som avses. Vi förutsätter att gångvägen placerad längs med befintlig grusväg som befinner sig under bron och löper längs med vår fastighetsgräns, även det är oklart på skissen huruvida sträckningen är i det som utgörs av trädgårdsdelen runt Borgen.

2.8 I vägplanen framgår att den enskilda vägen (del av Solsundavägen) som går fram till vår fastighet och broarna behöver rustas upp och förstärkas som ett led i att säkerställa att vägen kan bära tunga fordon. Vi kan bekräfta att detta är nödvändigt och att detta bör vara något som görs redan i inledningsskedet av projektet. Redan idag används den enskilda vägen av servicefordon, något som lär intensifieras i takt med att ytterligare steg tas i förberedelserna för byggstart. Det kommer annars att vara ohållbart att sköta transporter till och från fastigheterna på den enskilda vägen under bygg- och renoveringstiden.

PM

Ärendenummer
TRV 2013/82343
Projektnummer
8446031

Dokumentdatum
2015-02-27
Sidor
5(26)



4. Riksantikvarieämbetet

Företrädare Peter Norman

Namn Riksantikvarieämbetet

Adress Box 5404, 114 84 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

4.1 Riksantikvarieämbetet hänvisar till samråd med länsstyrelsen angående eventuella förekomster av fornlämningar på land och i vatten inom exploateringsområdet samt om behov finns av arkeologisk utredning enligt 2 kap. 11§, kulturmiljölagen.

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm:

4.1 En särskild arkeologisk utredning av sundets stränder (etapp 1 och 2) samt en marinarkeologisk utredning av sundet har genomförts (etapp 1). Under kommande planering kommer etapp 2 av den marinarkeologiska utredningen att genomföras. Om denna utredning visar att en eller flera av de marinarkeologiska lämningarna i Skurusundet utgör fornlämningar, kommer åtgärder vidtas. Fornlämningsområdenas storlek beslutas av länsstyrelsen.

5. Försvarsmakten

Företrädare Jacob Gille, delprocessledare

Namn Försvarsmakten

Adress Hökvarteret, 107 85 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

5.1 Försvarsmakten har inget att erinra under förutsättning att

- segelbart djup inte påverkas
- segelbar höjd samt bredd ej påverkas

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm:

5.1 Det segelbara djupet påverkas inte. Den segelfria höjden och bredden blir densamma för nya bron som för de befintliga.

6. Post- och telestyrelsen, PTS

Företrädare Tommy Wahlgren, Nätsäkerhetsavdelningen

Namn Post- och telestyrelsen, PTS

Trafikverket
172 90 Sundbyberg
Besöksadress:
Solna strandväg 98, Solna

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

**9. Statens geotekniska institut, SGI**

Företrädare	Bengt Rosén/Karin Larsson, Myndighetsfunktionen, infrastruktur
Namn	Statens geotekniska institut, SGI
Adress	581 93 Linköping

I yttrandet framförs följande:

9.1 SGI saknar en samlad text över de geotekniska förhållandena, förutsättningar och risker. SGI bedömer att de geotekniska förutsättningarna är relativt goda. Dock förekommer partier med lera. SGI förutsätter att stabilitetsförhållandena beaktas på ett tillfredsställande sätt av Trafikverket.

9.2 SGI noterar från miljökonsekvensbeskrivningen att: "Varken bygg- eller renoveringsskedet bedöms kunna påverka grundvattennivåerna i området". Den uppgiften är inte i överensstämmelse med uppgiften på sidan 73 där det uppges att "Den gång- och cykelpassage som anläggs på Björknässidan kan under byggskedet komma att ge upphov till en tillfällig och lokal grundvattensänkning." Vägplanen har en liknande skrivning på sidan 42. SGI rekommenderar att grundvattenrör etableras i ett tidigt skede där grundvattensänkning kan bli aktuell för att hinna registrera naturliga variationer.

9.3 Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att vissa områden med kända markföroreningar berörs. SGI uppmärksammar särskilt "löpnummer 4" i Björknäsområdet där det kan finnas bl.a. klorerade lösningsmedel i jorden. Eftersom sådana föroreningar är besvärliga att sanera rekommenderas att en miljöteknisk markundersökning utförs tidigt.

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm:

9.1 De geotekniska förhållandena är utredda. Stabilitetsförhållanden kommer att beaktas och säkerställas i den fortsatta planeringen. Kompletterande geotekniska undersökningar kommer att utföras

9.2 Kompletterande hydrogeologiska utredningar kommer att utföras.

9.3 Miljötekniska markundersökningar kommer att göras för klassning av massor och en masshanteringsplan kommer tas fram innan arbeten påbörjas.

10. Sveriges geologiska undersökning, SGU

Företrädare	Anna Åberg, avd. chef/Cecilia Karlsson, statsgeolog
Namn	Sveriges geologiska undersökning
Adress	Box 670, 751 28 Uppsala

effekten bör beaktas. I planen anges att risk för spridning ändå föreligger, men att detta kompenseras av den stora genomströmningen/vattenutbytet i Skurusundet. SMHI anser att även spridning av föroreningar utanför Skurusundet bör beaktas.

11.10 Konstaterandet i planbeskrivningen att vattenkvaliteten i och med själva anläggningen påverkas positivt på grund av rening i dagvattendammar eller översilningsytor skulle tydliggöras om det framgick att dagvattnet idag släpps ut orenat.

11.11 Åtgärder för de negativa konsekvenserna som tvättning av maskiner kan medföra saknas.

11.12 SMHI vill understryka vikten av åtgärder för att följa miljökvalitetsnormer under kapitlet Miljökonsekvenser, däribland rening av vatten för bilning och dagvatten och möjligheten att stänga dammar vid utsläpp av farliga ämnen.

11.13 Skurusundet bedöms i dagsläget ha måttlig ekologisk status. MKB och planbeskrivningen verkar inte uttrycka samma uppfattning om Skurusundets känslighet ur ekologisk synpunkt, vilket borde ses över.

11.14 Marinarkeologiska lämningar kan påverkas under byggskele men åtgärder för att undvika detta redovisas inte. Dessutom nämns i MKB att status för dessa lämningar inte är fastställd, vilket senare skulle kunna öka behovet av bedömning och åtgärdsplan.

11.15 Bedömningen om stora negativa konsekvenser för klimatet borde föranleda ytterligare utredning av åtgärder för att minska dessa konsekvenser.

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm.

11.1 Trafikverket noterar kommentaren.

11.2 Kring aktuell sträcka av Värmdöleden är landskapet mycket kuperat. Detta i kombination med höga trafikflöden och hastigheter samt Skurubroarnas höga läge i landskapet, gör det omöjligt att skapa en tyst miljö i hela området. De bullerberäkningar som har gjorts visar att riktvärden för buller kommer att överskridas för ett antal fastigheter trots de höga och omfattande bullerskärmar som föreslås i vägplanen. Husfasader vid den aktuella sträckan har bedömts reducera bullernivån med upp till 30 dB(A) vid dimensionerad hastighet på 100 km/h, vilket innebär att de fastigheter som överskrider 60 dB(A) ekvivalent nivå utomhus (vid fasad) kommer att inventeras. Denna inventering kommer att identifiera vilka fastigheter som får fastighetsnära åtgärder och vad som ska erbjudas t.ex. nya fönster.

De fastigheter vars uteplats överskrider 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad) alt. 70 dB(A) maximalnivå utomhus (vid fasad) kommer att erbjudas lokala skärmar. Definition av uteplats: Iordningsställt område/yta såsom altan, terrass, balkong eller likande som ligger i anslutning till bostadshus, fritidshus eller vård- och undervisningslokal. Mark- och planteringsåtgärder (trall, betongplattor, skärmskydd etc.), finns normalt, men inte nödvändigtvis på uteplatsen.

11.3 Tabell 13 visar att CO₂-utsläppen kommer att öka. Detta beror på att trafikarbetet i Stockholm har bedömts öka i framtiden vilken även ökar CO₂-utsläppen i regionen. Tabellen bygger på Trafikverkets regionala trafikmodell, som beräknar koldioxidutsläpp på alla vägavsnitt i Stockholms län.

Det har genomförts beräkningar av kväveoxider och partiklar för såväl nuläget som den färdiga trafikplanläggningen. Resultaten av dessa beräkningar, med tillhörande analys, redovisas i kapitel 5.7 i miljökonsekvensbeskrivningen. Detaljer kring genomförda beräkningar, inklusive antaganden om framtida emissioner, återfinns i PM Luft (oN140004).

PM

Ärendenummer
TRV 2013/82343
Projektnummer
8446031

Dokumentdatum
2015-02-27
Sidor
11(26)



12.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Företrädare	Johan Friberg, avd. chef, Jimmy Estenberg, myndighetsspecialist
Namn	Strålsäkerhetsmyndigheten
Adress	171 16 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

12.1 Strålsäkerhetsmyndigheten har inga synpunkter på remissen.

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm:

12.1 Trafikverket noterar kommentaren

Kommuner

13.

Nacka kommun

Företrädare	Mats Gerdau, kommunstyrelsens ordförande/ Gunilla Glanz, stadsbyggnadsdirektör
Namn	Nacka kommun
Adress	131 81 Nacka

I yttrandet framförs följande:

13.1 Kommunens medverkan under vägplanearbetet har inneburit att expertsynpunkter från kommunens tjänstemän har framförts under hand. Kommunen vill dock framhålla att de fortsatta projekterings- och genomförandearbetena kräver ett fördjupat samarbete som parterna tillsammans bör hitta en relevant samverkansform till. Det är också angeläget att en väl organiserad och fortlöpande dialog förs med berörda grannar och m.fl. intressenter i det fortsatta arbetet. Kommunen förutsätter att de synpunkter som framförs i detta yttrande tillförs det fortsatta arbetet som Trafikverket nu drar igång.

13.2 Krävs det åtgärder för eventuell hantering av förorenade massor i Skurusundet så anser kommunen att kostnaderna för masshanteringen inte ska belasta kommunen utan måste inrymmas i projektet.

13.3 Kommunen konstaterar att vägplanen redovisar en sträckning enligt vad kommunen förordade i sitt yttrande över vägutredningen, dock med viss justering, samt att den nya bron utformas så att den fungerar tillsammans med den befintliga bron och omgivningen. Den nya bron matchar den befintliga Skurubron när det gäller arkitektoniska och konstruktiva kvaliteter utan att för den skull dominera.

13.4 Genom kommunens översiktsplan från 2002 bevakas ett reservat för den nya Skurubron söder om nuvarande bro. Den i vägplanen redovisade nya bron överensstämmer i stort sett med angivet vägområde. Inga befintliga detaljplaner berörs och det finns inte heller något behov att ta fram nya detaljplaner med anledning av de förändringar som föreslås.

13.5 Kommunen föreslog i sitt tidigare yttrande över vägutredningen att bron dimensioneras för 90 km/h. Vägplanen redovisar att Värmdöleden på avsnittet mellan trafikplatserna dimensioneras utifrån högsta hastighet 100 km/h och på på- och avfarterna för 80 km/h. Kommunen noterar dock att det i dagsläget inte är bestämt vilken skyltad hastighet som den nya bron (Värmdöleden) kommer att ha samt att 100 km/h har använts vid dimensionering av bullerskyddsåtgärder.

Trafikverket
172 90 Sundbyberg
Besöksadress:
Solna strandväg 98, Solna

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

PM

Ärendenummer
TRV 2013/82343
Projektnummer
8446031

Dokumentdatum
2015-02-27
Sidor
13(26)



TRAFIKVERKET

13.8 Trafikverket avser att låta kommunen granska och godkänna alla handlingar, utifrån gällande regelverk, som berör kommunens befintliga och kommande anläggningar inkl. renovering av den befintliga bron.

13.9 En höjning av bullerskärmarna till 4 meter norr om Värmdöleden från och med Skurubrons östra sida fram till den nya påfartsrampen medför inte någon bullersänkning.

13.10 Finansieringsavtalet mellan Nacka kommun och Trafikverket gäller.

13.11 Eftersom renoveringen av de befintliga broarna inleds först när den nya bron tagits i bruk kommer förbindelsen över sundet att ha samma kapacitet som idag under byggtiden. Framkomligheten kan komma att påverkas på grund av sänkt hastighet under byggtiden. Önskemålet om samplanering tillförs det fortsatta arbetet med projektet.

14.

Värmdö kommun

Företrädare	Monica Pettersson, kommunstyrelsens ordförande
Namn	Värmdö kommun
Adress	134 81 Gustavsberg

I yttrandet framförs följande:

14.1 Kommunen är positiv till att en ny bro byggs och till att de gamla broarna görs om för lokaltrafik för bilar samt gång- och cykeltrafik. Däremot vill kommunen, å det starkaste, invända mot den finansieringslösning som föreslås för Skurubron. Ett enigt kommunfullmäktige har motsatt sig att broarna till två tredjedelar finansieras med brukaravgifter. Det är orimligt att Värmdös invånare, tillsammans med Nackabor öster om Skurubron, inte har tillgång till elementär infrastruktur för att nå Storstockholms arbetsmarknad utan att tvingas betala både brukaravgift och trängselskatt vid varje arbetsresa. Kommunen förordar en lösning där broarna enbart finansieras med trängselskatt.

14.2 Kommunen föreslår att Trafikverket tar direktkontakter med dem som hört av sig i bullerfrågan. Om det finns möjlighet att vidta någon extra åtgärd för att slippa ett överklagande, så är det viktigt att göra det för att samhällsnyttan av en bro är så mycket större än kostnaden för åtgärden.

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm:

14.1 Riksdagen har beslutat (2010 och 2012) att Skurubron delvis ska finansieras med lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter, s.k. broavgifter (prop. 2009/10:99 samt prop 2012/13:25).

14.2 Bullerskyddsskärmar föreslås längs hela den vägsträcka som omfattas av arbetet med Skurubron. Som komplement till skärmåtgärder kommer flera fastigheter att erbjudas lokala bullerskyddsåtgärder vid fastigheten, exempelvis fasadåtgärder eller bullerskärm vid uteplats.

Riksdagen har angett riktvärden för trafikbuller, vilka normalt inte bör överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Vid tillämpning av värdena tas dock hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan är inriktningen att inomhusvärdena inte överskrids.

Trafikverket
172 90 Sundbyberg
Besöksadress:
Solna strandväg 98, Solna

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

PM

Ärendenummer
TRV 2013/82343
Projektnummer
8446031

Dokumentdatum
2015-02-27
Sidor
15(26)



17.

Svenska kraftnät

Företrädare	Jenny Stern, Koncessioner och kommunikation
Namn	Svenska kraftnät
Adress	Box 1200, 172 24 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

17.1 Svenska kraftnät har inget att erinra mot upprättat förslag och anser att ärendet är avslutat från Svenska kraftnäts sida och önskar inte medverka i det fortsatta remissförfarandet förutsatt att planområdet inte förändras.

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm:

17.1 Trafikverket noterar synpunkten.

18.

Vattenfall Eldistribution AB

Företrädare	Björn Sommarström, rättighetsbevakare
Namn	Vattenfall Eldistribution AB
Adress	RU 2560, 169 92 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

18.1 Vattenfall har inga elanläggningar inom och i närheten av planområdet och därför inget att erinra.

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm:

18.1 Trafikverket noterar kommentaren.

Organisationer

19.

Bostadsrättsföreningen Talludden 1

Företrädare	Anki Lavér (ordförande) m.fl.
Namn	Bostadsrättsföreningen Talludden 1
Adress	Ängsbacken 19, 132 42 Saltsjö-Boo

Trafikverket
172 90 Sundbyberg
Besöksadress:
Solna strandväg 98, Solna

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Det är hårdare krav vad gäller bullerdämpning när man bygger en ny väg än för en befintlig väg. För information om vilka bullervärden som gäller se <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Halsa/Buller-och-vibrationer/Stors-du-av-buller-fran-trafiken/>.

Vår långsiktiga målsättning är att ingen ska behöva känna sig mycket störd av buller från vägtrafik. Att klara detta är mycket kostsamt. Därför prioriterar vi åtgärder för de mest utsatta utifrån vad som är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat.

Trafikverket prioriterar bullerskyddsåtgärder för bostäder där den ekvivalenta bullernivån inomhus eller vid uteplats är minst 10 dBA högre än riksdagens långsiktiga riktvärden. Under åren 2014-2018 planeras åtgärder för cirka 18 000 boende med dessa höga nivåer som bor längs statlig infrastruktur. Då bostäderna vid Nacka Sicklaön 73:24 har lägre bullernivåer ingår de ej i programmet.

21. Nacka Miljövårdsråd

Företrädare	Jan Åman, ordförande.
Namn	Nacka Miljövårdsråd
Adress	c/o Jan Åman, Plommongatan 9, 138 31 Älta

1 yttrandet framförs följande:

21.1 Miljövårdsrådet välkomnar den nya påfarten till Skurubron men anser att problemet med köer på väg 222 idag huvudsakligen verkar finnas på andra delar av vägen, dels väster om korsningen med Gustavsbergsvägen och Ingarövägen, dels närmare Stockholm där köer i Södra länken och köer på Danviksbron leder till köer på väg 222. Vägverket/Trafikverket har *tidigare* givit relativt låg prioritet till förslaget att bygga en ny Skurubro för motorvägstrafiken. Vi delar denna bedömning; en motorvägsbro skulle bara ge mindre trafikmässiga fördelar jämfört med nuvarande situation.

Vi anser att man efter att ha utvärderat effekterna av den nya påfarten från Björknäs förutsättningslöst bör undersöka om den mest rimliga åtgärden för framtiden är att bygga spårförbindelse eller en motorvägsbro. Efter att ha genomfört och utvärderat effekterna av den nya påfarten bör man förutsättningslöst utreda behovet av ytterligare spår och vägar.

21.2 En motorvägsbro skulle ge betydande miljömässiga nackdelar i form av ökat buller (p.g.a. högre hastigheter), intrång i Skuruparken och på Björknässidan m.m. Vid det välbesökta samrådsmötet (2010-11-18) visade det sig att samtliga närvarande var starkt emot att nu bygga en motorvägsbro. Istället bör man förutsättningslöst undersöka om den mest rimliga åtgärden är att först bygga en spårförbindelse eller någon gång i framtiden en motorvägsbro.

21.3 I syfte att minska koldioxidutsläppen bör man se till att förbättra kollektivtrafiken så att andelen kollektivtrafikresenärer ökar. Bl.a. bör man överväga någon form av spårförbindelse över Skurusundet. Nacka kommun har redan gjort en studie av en förlängning av tunnelbanan till Orminge.

21.4 Utformningen av cykel- och gångbanan på Skurusidan i Trafikverkets vägplan är katastrofalt dålig. Det pågår ett arbete med att skapa en bra cykelväg av hög kvalitet för relativt snabba cyklister genom Nacka från Danviksbron mot Gustavsberg, det regionala Värmdöstråket. Trafikverkets vägplan saboterar detta genom att stråket leds i en omväg med mycket skarp kurva. Vi finner det helt nödvändigt att vid planering av en eventuell framtida bro istället ge cykel- och gångstråket en mjukare kurva och närmare väg in mot stråket under motorvägen och dess på- och avfarter, se bild. Gång- och cykeltrafiken mot Skurubron norr om korsningen bör då få vägar både mot Skurubron och mot Värmdövägen genom Sicklaön, se bild.

PM

Ärendenummer
TRV 2013/82343
Projektnummer
8446031

Dokumentdatum
2015-02-27
Sidor
19(26)



22.2 Vi vill att bullerkartor som visar nuläget med befintliga hastighetsgränser tillfogas utredningsmaterialet.

22.3 Vi vill att bullersituationen på längre avstånd från Värmdöleden belyses. Kan det vara så att bullret i vissa fall blir högre 1-2 km från vägen än det är idag beroende på högre hastigheter?

22.4 Vi vill att vägbeläggningen snarast ändras till "tyst asfalt".

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm

22.1 och 22.3 Vilken typ av arbete Trafikverket får göra regleras av väglagen. Det innebär att vi inte får bygga vägnära bullerskyddsskärmar utanför området där vi har tillstånd att bygga.

Det är hårdare krav vad gäller bullerdämpning när man bygger en ny väg än för en befintlig väg. För information om vilka bullervärden som gäller se <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Halsa/Buller-och-vibrationer/Stors-du-av-buller-fran-trafiken/>.

Vår långsiktiga målsättning är att ingen ska behöva känna sig mycket störd av buller från vägtrafik. Att klara detta är mycket kostsamt. Därför prioriterar vi åtgärder för de mest utsatta utifrån vad som är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat.

Trafikverket prioriterar bullerskyddsåtgärder för bostäder där den ekvivalenta bullernivån inomhus eller vid uteplats är minst 10 dBA högre än riksdagens långsiktiga riktvärden. Under åren 2014-2018 planeras åtgärder för cirka 18 000 boende med dessa höga nivåer som bor längs statlig infrastruktur.

22.2 Bullerkartor som visar nuläget framgår av Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB), bilaga 5.

22.4 Bullerdämpande asfalt provas för närvarande på andra vägar i Stockholms län men materialet är allttjämt på forskningsstadiet. Typ av vägbeläggning fastställs inte i vägplanen.

Enskilda

23. Lotta Axberg Peel

Ekenhovsvägen 5, 131 47 Nacka

I yttrandet framförs följande:

23.1 Jag hoppas att nya Skurubron och dess påfarter kommer att beläggas med tyst asfalt och att bullervallar/plank byggs.

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm:

23.1 Bullerdämpande asfalt provas för närvarande på andra vägar i Stockholms län men materialet är allttjämt på forskningsstadiet. Typ av vägbeläggning fastställs inte i vägplanen. Bullerskydd kommer att finnas utmed hela sträckan som omfattas av vägplanen; placering och utförande framgår av plankartorna.

Trafikverket
172 90 Sundbyberg
Besöksadress:
Solna strandväg 98, Solna

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

PM

Ärendenummer
TRV 2013/82343
Projektnummer
8446031

Dokumentdatum
2015-02-27
Sidor
21(26)



TRAFIKVERKET

utformas bättre. Det skulle t.ex. kunna göras på det sätt som Nacka Miljövårdsråd skissat i sitt svar, där den norra skarpa kurvan ersätts med genare gång-/cykelväg.

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm:

26.1 Trafikverket har haft en ny spårförbindelse i beaktande i arbetet med vägplanen. Då planerna för tunnelbana till Orminge ännu är i ett mycket tidigt skede har hänsyn inte kunnat tas. Det är ännu inte klarlagt vilken sträckningen blir, om tunnelbanan ska gå under eller ovan gjord och stationernas placering etc.

Gång- och cykelbanan utformas med bästa möjliga trafiksäkerhet utifrån förutsättningarna på platsen. Eftersom utrymmet inte räcker till för att göra en önskvärd radie har istället gång- och cykelbanan gjorts extra bred och med en skiljeremsa mellan gående och cyklister. Nedanför backen finns även en korsning med gångvägen mot Skurusundsvägen, vilket motiverar lägre hastigheter i den punkten.

27.

Anders Henricson

Adress

Mörtvägens bryggväg 10, 134 69 Ingarö

I yttrandet framförs följande:

27.1 Med tanke på T-banans nu beslutade utbyggnad till Nacka Forum är det klokt att se en framtida förlängning mot Björknäs och Orminge. Bron bör därför utföras på ett sådant sätt att spår kan läggas under bron för en framtida T-bana.

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm:

27.1 Nacka kommun och Stockholms läns landsting har gemensamt utarbetat en idéstudie för tunnelbanans förlängning till Orminge. Trafikverket har haft en ny spårförbindelse i beaktande i arbetet med vägplanen. Då planerna för tunnelbana till Orminge ännu är i ett mycket tidigt skede har hänsyn inte kunnat tas. Det är ännu inte klarlagt vilken sträckningen blir, om tunnelbanan ska gå under eller ovan gjord och stationernas placering etc.

28.

Svante Jonsson

Adress

Höjdvägen 25, 132 42 Saltsjö-Boo

I yttrandet framförs följande:

28.1 Nya bron borde ha tak (som tunnel) så att ljud minskas nu när hastigheten ökar (eftersom hastighetskameror inte monteras).

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm:

28.1 Utformningen av den nya bron har styrts av två ambitioner: att den nya bron ska upplevas som ett positivt inslag i miljön som samverkar med de äldre, befintliga broarna och att de som färdas på bron ska få en positiv upplevelse. Stor omsorg har därför lagts på bullerskydd så att bullerskärmar både skyddar omgivningen och medger utblickar över sundet och omgivningarna. Placering och utformning av bullerskydd framgår av plankartan.

Trafikverket
172 90 Sundbyberg
Besöksadress:
Solna strandväg 98, Solna

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

PM

Ärendenummer
TRV 2013/82343
Projektnummer
8446031

Dokumentdatum
2015-02-27
Sidor
23(26)



Kommentar från Trafikverket Region Stockholm:

30.1 Nacka kommun och Stockholms läns landsting har gemensamt utarbetat en idéstudie för tunnelbanans förlängning till Orminge. Trafikverket har haft en ny spårförbindelse i beaktande i arbetet med vägplanen. Då planerna för tunnelbana till Orminge ännu är i ett mycket tidigt skede har hänsyn inte kunnat tas. Det är ännu inte klarlagt vilken sträckningen blir, om tunnelbanan ska gå under eller ovan gjord och stationernas placering etc.

30.2 Riksdagen har beslutat (2010 och 2012) att Skurubron delvis ska finansieras med lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter, s.k. broavgifter (prop. 2009/10:99 samt prop 2012/13:25). I dagsläget är det två broar i Sverige som har broavgifter: väg 50, Bro över Motalaviken, och E4, Bro över Sundsvallsfjärden.

31.

Birgit Nilsson

Adress

Storholmsvägen 94, 132 52 Saltsjö-Boo

I yttrandet framförs följande:

31.1 Att den nya Skurubron är placerad så nära den gamla måste innebära svårigheter när man ska upprätthålla trafiken på den gamla bron under byggtiden. Risk att man skadar den kan inte uteslutas.

31.2 Finansieringen måste ske skattevägen så att vi invånare inte blir instängda här på grund av att det kostar oss att resa.

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm:

31.1 I byggskedet, vid uppförandet av den nya bron, kommer krav att ställas på entreprenören att vidta åtgärder så att befintliga broar inte skadas.

31.2 Riksdagen har beslutat (2010 och 2012) att Skurubron delvis ska finansieras med lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter, s.k. broavgifter (prop. 2009/10:99 samt prop 2012/13:25). I dagsläget är det två broar i Sverige som har broavgifter: väg 50, Bro över Motalaviken, och E4, Bro över Sundsvallsfjärden.

32.

Max Plunger

Adress

Saltsjöbadsvägen 45, 131 50 Saltsjö-Duvnäs

I yttrandet framförs följande:

32.1 Skurusundet med intilliggande bostadsområden ska inte exponeras för ytterligare trafikbuller. Man kan befara att hastigheten på de nya Skurubroarna kommer att bli avsevärt högre än idag om man inte hastighetsreglerar (till 70 eller högst 80 km/h) och inför hastighetskameror.

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm:

32.1 Värmdöleden kommer på avsnittet mellan de två trafikplatserna att vara dimensionerad utifrån en högsta hastighet på 100 km/h. Det är i dagsläget inte bestämt vilken skyltad hastighet som Värmdöleden kommer att ha. Den skyltade hastigheten kan bli 90 km/h, 100 km/h alternativt variabel (100 km/h vid låg trafik och 80 km/h vid hög trafik). Hastigheten ska samordnas med anslutande vägnät.

Trafikverket
172 90 Sundbyberg
Besöksadress:
Solna strandväg 98, Solna

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

PM

Ärendenummer
TRV 2013/82343
Projektnummer
8446031

Dokumentdatum
2015-02-27
Sidor
25(26)



TRAFIKVERKET

I yttrandet framförs följande:

35.1 Jag tycker att nya Skurubron ska ha spegeleffekt på undersidan. Via båt skulle man alltså få ett helt annat intryck, ett lätt intryck, av en stor bro. Det blir istället ett konstverk och de boende i närheten får en fröjd för ögat. Eftersom det är en ganska liten passage så skulle det få en enorm effekt. Dessutom en ny attraktion i Stockholm.

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm:

35.1 För utformningen av den nya Skurubron genomförde 2012 Trafikverket en internationell projekttävling. Det är det vinnande förslaget som efter viss bearbetning legat till grund för vägplanen och för brons utformning.

36.

Hans Örnhall

Adress

Kristinavägen 23, 131 50 Saltsjö.Duvnäs,

I yttrandet framförs följande:

36.1 Jag har vid högtrafik mätt upp en konstant ljudnivå på 58-60 dB(A) på min tomt (Kristinavägen 23) med den tillåtna hastigheten 70 km/t. Kommer jag att få en försämrad ljudnivå från den närmare belägna bron med den möjligt tillåtna hastigheten 100 km/t (i all synnerhet som vägljuden ökar väsentligt över 70 km/t)? Jag ställer mig tveksam till om de föreslagna ljudsskärmarna med 1,8 meters höjd ger erforderlig dämpning. Vid tidigare kontakt med KTH fick jag upplysningar om att det förmodligen behövs även avskärmningar uppåt.

36.2 Jag förmodar att skivorna av transparent polykarbonat inte kommer att vara genomskinliga någon längre tid utan att ljudsskärmarna kommer att öka den upplevda brokonstruktionens höjd när de målas. Värmdöledens bullerskärmar bemålades ju av trafiksäkerhetsskäl för att hindra de besvärade solreflexerna morgon och kväll då leden går i öst/västlig riktning. Resultatet (liksom det bristande underhållet av skärmarna) på Sicklaösidan är idag synnerligen anskrämligt. Hur kommer Trafikverket att beakta detta problem?

Kommentar från Trafikverket Region Stockholm:

36.1 Den totala bullernivå som uppmäts på en enskild fastighet härrör från en rad bullerkällor. De bullerkartor som visar nuvarande bullersituation respektive bullersituationen 2040 visar enbart det buller som härrör från trafiken på väg 222. De bullerberäkningar som gjorts för situationen 2040 har utgått från en hastighet på 100 km/h och de (ökade) trafikmängder, som 2040 beräknas trafikera väg 222. Tack vare de bullerskärmar som kommer att upprättas utmed aktuell sträcka kommer det buller, som trafiken på väg 222 bidrar med till den totala bullersituationen på din fastighet, att vara detsamma som idag, trots en ökad hastighet och ökade trafikmängder.

36.2 Trafikverkets mål och ambition är att välja bullerskärmar som både ger en tillräcklig bullerdämpning och uppfyller de specifika, estetiska krav som ställs på bullerskärmarnas utformning. Den utformning som föreslagits utmed aktuell sträcka (med en reflekterande, övre del) är ett uttryck för Trafikverkets vilja att dels ta hänsyn till platsens kulturhistoriska värden, dels göra det möjligt för biltrafikanterna att orientera sig i landskapet vid passage av exempelvis trafikplatser samt vid passage över bro. I kommande skeden kommer Trafikverket att välja vilken typ av reflekterande bullerskärm som ska användas i det aktuella projektet. Inför detta beslut kommer Trafikverket att beakta erfarenheter från tidigare genomförda projekt.

Trafikverket
172 90 Sundbyberg
Besöksadress:
Solna strandväg 98, Solna

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Nacka den 18 november 2015.

Till Kommunstyrelsen i Värmdö kommun

Skrivelse med begäran om att kunna vistas i kommunens offentliga miljöer utan att bli sjuk.

Vår förening Astma och Allergiföreningen Sydost är en intresseförening som har medlemmar med astma, allergi och överkänslighet. Föreningens medlemmar är bosatta i Nacka, Värmdö, Tyresö och Haninge kommuner.

Våra medlemmar har astma, allergi och/eller överkänslighet. Besvären yttrar sig på en mängd olika sätt beroende av VAD man inte tål.

Cirka 10% av Sveriges befolkning har en överkänslighet mot dofter. Det betyder att - när man utsätts för dofter av olika slag - får en reaktion i form av astma/allergi. Det gör det vardagliga livet lite chansartat eller väldigt begränsat eftersom dofter finns på väldigt många ställen i samhället.

Nu vill vi att kommunen ska besluta om en doftfri policy i sina lokaler och i områden som är utanför lokalerna. Det kan ex handla om att fullmäktige/kommunstyrelsen beslutar om en doftfri regel vid ex upphandling av städmaterial och hygienprodukter. Den firma som sedan utför städningen är bunden av beslutet att använda doftfria produkter.

Det är också bra om ett beslut om att medarbetarna som arbetar mot/med allmänheten också är rök- och doftfria. Så är det för det mesta inom sjukvården numera. Skolor och förskolor är stora arbetsplatser inom kommunen och är viktiga att nå.

Våra medlemmar är medborgare i kommunen och vill/ska ha tillgång till de lokaler som andra kommunmedborgare har. Då måste lokalerna och de personer vi möter i allmänhetens tjänst anpassas för oss. Ett av sätten är att alla städmaterial och hygienartiklar är doftfria samt att personalen som arbetar med/mot allmänheten är doftfria, dvs inte använder parfym, rakvatten, eller kläder tvättade i doftande tvättmedel och sköljmedel under arbetstid. De som arbetar i kommunen kan inte heller dofta rök, dvs inte röka i samband med sitt arbete.

Med vänlig hälsning

Kerstin Fagerström

Kerstin Fagerström

Ordförande i Astma och Allergiföreningen Stockholm Sydost

