

## 9 Samråd

Vägutredningen har bedrivits i nära samarbete med Nacka kommun som följt arbetet och deltagit vid projektmöten. Trafikverket har genomfört löpande samordningsmöten med Nacka kommun, Värmdö kommun och Storstockholms Lokaltrafik (SL) där olika frågor som berör projektet har behandlats. Flera möten med länsstyrelsen har också ägt rum där bland annat miljökonsekvensbedömningens avgränsning och andra frågor har diskuterats.

### 9.1 Informationsmöte 2010-11-18

Ett informationsmöte med allmänheten ägde rum den 18 november 2010 i Björknässkolans aula. Syftet med mötet var att informera om att vägutredningen har påbörjats samt ta emot synpunkter och information som kan 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.

### 9.2 Samrådsmöte 2011-03-16

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 anlidade konsult WSP, Nacka kommun samt SL. Mötet, som leddes av en moderator, inleddes av en presentation av projektet. Därefter fördelade sig deltagarna på ett antal stationer där mer information kunde erhållas samt frågor ställas och diskuteras. Vid stationerna fanns representanter från Trafikverket, WSP, Nacka kommun och SL. En övervägande del av de som uttryckte preferenser om alternativ förordade Alternativ Befintligt brolägg. Inga klara synpunkter framfördes om trafikplatsalternativen.

Mötet avslutades med en allmän frågestund i plenum. En sammanfattning av de frågor och svar som framfördes där återfinns nedan:

*Fråga (man): Kostnaden för att passera över bron blir 300 kr/mån. Varför prövade man inte en påfart i Björknäs?*

*Svar (Trafikverket): Det lokala vägnätet är alldeles för dåligt. Trafikberäkningar visar att den kommer att vara ett hinder i framtiden. Trafikmängderna kommer att öka avsevärt, enligt alla analyser. Bron fanns inte med i Länsplanen förrän det beslutades att den ska finansieras med brukaravgift.*

*Fråga (kvinna): När tecknades avtalet om brukaravgifter mellan Trafikverket och Nacka kommun?*

*Svar (Trafikverket): Avtal tecknades 2009.*

*Fråga/synpunkt (kvinna): Varför sker alla åtgärder på andra sidan sundet? Tävling behövs inte - se till att något blir gjort istället.*

*Fråga (kvinna): Det är mycket prat om bilar. Men vad gäller för kollektivtrafiken?*

*Svar (SL): Förstudie pågår för bus rapid transit (BRT), vilket är en busslinje som planeras att gå Orminge – City - Solna – Sundbyberg - Täby - Arninge. En idéstudie studerar möjligheter att dra tunnelbana till Nacka Forum. Kortsiktigare förändringar som planeras är utökning av tidtabellerna, signalprioriteringar, busskörfält. En ny bro skulle för kollektivtrafiken betyda mycket – den ger bl.a. möjlighet till busskörfält.*

*Fråga (man): Tidigare har det sagts att bilister ska komma i sista hand. I detta uppdrag verkar det vara precis tvärt om. Flaskhalsen flyttas bara till något annan plats. Minska biltrafiken istället. Bygg tunnelbana till Orminge.*

*Svar (Trafikverket): Vi vet att vi har ökad bilism att vänta.*

*Fråga (man): Kan man inte bara bygga påfartsrampen? Sen kan man fundera på spårbro. Prioritera kollektivtrafiken, inte motorvägstrafiken.*

*Svar (WSP): Det är jätteviktigt med kollektivtrafiken. Nacka- och Värmdöregionen växer. Många flyttar in. Prognoser pekar på att resande både med bil och kollektivtrafik kommer att öka. Över Skurusundet är det en propp eftersom Värmdövägen och Värmdöleden samsas här. Två vägar – den regionala och den lokala - går över Skurusundet ihop till en. Här handlar om att sortera upp regionala trafiken från den lokala. Kommer propparna flyttas längre in mot stan? Det pågår arbete med Förbifart Stockholm. Den avlastar Essingeleden*

som avlastar Södra länken som lättar upp vägarna i Nacka. Kollektivtrafiken i den här regionen kommer att vara busstrafik för en lång tid framöver och för den behövs bra vägsystem.

*Fråga (kvinna): Har inte avtal funnits mellan Nacka och Trafikverket? Ni säger att det funnits många utredningar som säger att situationen är ohållbar. Men för Trafikverket har det trots det inte varit en prioriterad fråga – förrän nu plötsligt.*

*Svar (Trafikverket): Det är i Länsplanen som infrastrukturåtgärder prioriteras. Trafikverket har alltid prioriterat frågan. Nacka kommun har tryckt på. Det finns många olika finansieringssystem för infrastrukturåtgärder. Trängselskatt är en av flera varianter. Genom att finansiera med brukaravgifter kommer vi snabbare framåt, projektet kan genomföras tidigare.*

*Fråga (kvinna): Är projektet prejudicerande?*

*Svar (Trafikverket): Brukaravgifter finns på flera platser i landet redan, t.ex. Sundsvall.*

*Fråga (kvinna): Vad hände med de tre tunnelalternativen?*

*Svar (Trafikverket): De utreddes i förstudien. Tunnelarna blir mycket långa. Vägnät krävs som försörjer tunnelarna. Och så är det dyrt.*

*Fråga (kvinna): Varför använder ni inte Saltsjöbadens infrastruktur istället?*

*Svar (Trafikverket): En kostnadsfråga.*

*Fråga/synpunkt (kvinna): Ska ni inte bygga hållbart för framtiden? Då borde tunnelar vara det mest hållbara.*

*Fråga/synpunkt (man): Det här håller inte i längden, miljömässigt. Ni talar varmt om miljön. Men samtidigt ska bilismen öka med 80 % och kollektivtrafiken ska minska.*

*Fråga/synpunkt (man): Några väljare tycker att det är bra att Nacka kommun börjat samarbeta med Trafikverket. Vi väntar på Österleden.*

*Svar (Trafikverket): Finansiering för Österled finns inte med i några finansieringsplaner. Men Nacka och Stockholms kommun tar i sina översiktsplaner hänsyn till Österleden.*

*Fråga/synpunkt (man): Nacka kommun har gjort en bullerutredning. Den visar värdet av en tunnel. Då kan man sälja tomterna ovanpå tunneln. Jag bor vid bron och kan se att det inte är bron som är flaskhalsen, utan att flaskhalsen ligger långt in på fastlandet.*

*Fråga (man): Miljöpartiet prioriterar spårtrafik. Jag tog för givet att spårledning skulle finnas med i broförslaget. Finns spåralternativ med i den här utredningen?*

*Svar (Nacka kommun): I förstudien har man sagt att Skurubron ska ge möjlighet att bygga spårförbindelse över sundet. Inget av de alternativ vi har tittat omöjliggör spårledning.*

*Fråga (man): Hur länge håller de broar som finns idag?*

*Svar (Trafikverket): De nya broarna håller upp till 10 år utan omfattande renovering eller ombyggnation. Temporär bro behövs för att renovera, vilket är dyrt.*

*Fråga (kvinna): I vägförslagen finns tre broalternativ. Passar trafikplatserna med alla broförslagen?*

*Svar (Trafikverket): Samtliga trafikplatsförslag passar med föreslagna broalternativ.*

*Fråga (kvinna): Tillfaller trängselskatterna Nacka?*

*Svar (Trafikverket): Alla trängselskatter går tillbaka in i infrastrukturprojekt.*

*Fråga/synpunkt (man): Min åsikt är att befintligt brolägg är bäst.*

*Fråga (man): Vilken politiker har beslutat om brukaravgifter? En stor del av Nacka drabbas.*

*Svar (Erik Langby, kommunalråd och kommunstyrelsens ordförande): Fullmäktige har tagit beslutet. När det beslutades beräknades avbetalningen av bron (dvs. tiden då brukaravgiften avser pågå) pågå i nio år. Nu beräknas den perioden bli lite längre. Bron blir av på det här viset. Brobygget fanns inte med i tidigare planer. Frågan har prövats i förra valet.*

*Fråga (man): Vi betalar skatter i den här kommunen. Det har schabblats. Bron hade kunnat vara byggd tidigare och varit avgiftsfri.*

Svar (Erik Langby): Kommer trafikflödena vara lägre än beräknat så tar det längre tid att ta bort avgiften.

*Fråga (man): Vad kostar projektet?*

Svar (Trafikverket): Färdigbyggd år 2019. Kostnad totalt 1,2 miljarder, varav bron 850 miljoner.

*Fråga (man): Vilka förslag gillar kommunen?*

Svar (Erik Langby): Kommunen har inte tagit ställning till alternativ, personligen gillar jag tredje förslaget (befintligt läge).

*Fråga/synpunkt (kvinna): Tredje förslaget ger minst påverkan på miljön och passar in i miljön. Varför valde inte Nacka kommun att finansiera Österleden istället? Vi behöver fler alternativ att ta oss förbi staden.*

Svar (Erik Langby): Österleden har Nacka jobbat med sen 1986. Bl.a. har vi tittat på avgiftsfinansierad tunnel. Kostar uppskattningsvis ca 8-10 miljarder. Österleden finns inte med i Länsplanens prioriteringar för 2010-2021 eller trängselskattefinansiering.

## 9.3 Inkomna yttranden efter samrådsmöte

Efter samrådsmötet har 13 skrivelser inkommit till Trafikverket. En sammanfattning av dessa redovisas nedan:

### *Nacka Miljövårdsråd*

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.

### *Privatpersoner (man och kvinna)*

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

### *Privatperson (man)*

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).

### *Skuru Villaägareförening (skrivelser)*

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.

### *Skuru Villaägareförening (skriftliga synpunkter vid samrådsmöte)*

Trafikpropparna idag är inte bra och orsakas av avsaknaden av Österleden samt en trefilig trafikled på Värmdö. Skurubron har bullerproblem sedan 20 år tillbaka och problemen ökar.

### *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 Alternativ Befintligt broläge som ger minst miljöpåverkan och påverkan på kulturmiljön.

### *HSB Nacka-Värmdö*

Ställer sig positiv till att en ny motorvägsbro och anser att det inte är en nackdel att projektet bekostas med brukaravgifter.

### *Anonym*

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.

### *Privatpersoner (man och kvinna)*

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

### *Privatperson (kvinna)*

Anser att det verkar som om beslutet att bygga en ny bro för biltrafiken redan är beslutat 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.

### *Privatperson (kvinna)*

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.

### *Privatpersoner (man och kvinna)*

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.

### *Privatpersoner (man och kvinna)*

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.

## 9.4 Utökat samråd 2011-06-01

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. Mötet inleddes av en presentation av projektet och dess MKB. Därefter fanns möjligheter att lämna synpunkter. En sammanfattning av dessa återfinns nedan:

### *Sjöfartsverket*

Sjöfartsverket säger att sjöfartens framkomlighet i sundet inte får begränsas. En ny bro får inte försämrats för båttrafiken. 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 kraftledning- ar, 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.

### *Boo Hembygdsförening*

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

Nedanstående skriftliga synpunkter har inkommit till Trafikverket:

### *Riksantikvarieämbetet*

Riksantikvarieämbetet vill framhålla 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.

### *Stockholms hamnar*

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.

### *Skogsstyrelsen*

De anser att ur naturvärdessynpunkt 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.

## Boverket

Boverket har ett allmänt uppsiktsansvar över plan- och byggnadsväsendet och med mark- och vattenområden i riket. Länsstyrelsen har tillsynsansvar och har ett direkt ansvar att samordna och ta tillvara statens intressen i denna typ av ärenden. Boverket avstår från att lämna synpunkter i detta ärende.

## 9.5 Hur samrådet har påverkat vägutredningen

Den information som framkommit och de synpunkter som framförts 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.

# 10 Fortsatt arbete

Denna handling utgör underlag för utställning och remissbehandling av vägutredningen. De statliga myndigheter, kommuner och organisationer som getts möjlighet att yttra sig under samrådet har under utställningen också möjlighet att komma med synpunkter på den färdiga vägutredningen med miljökonsekvensbeskrivning. Även allmänheten har möjlighet att inkomma med synpunkter.

Synpunkter som kommer in under utställningen bearbetas och sammanställs av Trafikverket i ett utlåtande. Av utlåtandet ska framgå hur framförda synpunkter beaktats i det slutliga förslaget eller skäl till att de inte beaktats. Mot bakgrund av vägutredningen och de synpunkter som framkommer under utställning och remiss kommer Trafikverket att besluta vilket alternativ som ska ligga till grund för fortsatt planering och projektering.

Nästa steg i planeringsprocessen är att upprätta arbetsplan för de vägåtgärder som ska genomföras. I arbetsplaneskedet kommer samråd att hållas med berörda markägare. I samband med arbetsplanen ska en ny miljökonsekvensbeskrivning för valt alternativ att upprättas. Parallellt med arbetsplanen kommer en projekttävling avseende den nya bronsgestaltning genomföras. Det vinnande förslaget ska inarbetas i arbetsplanen.

Då arbetsplanen vunnit laga kraft kan bygghandlingar tas fram som i detalj visar hur vägen ska byggas.

Projektets tidplan är bland annat beroende av de beslut, tillstånd och prövningar som behövs för att kunna genomföra det alternativ som väljs. Trafikverkets ambition är att en ny motorvägsbro ska kunna stå färdig 2017 och övriga delar av projektet, trafikplatser och rivning/reovering/ombyggnad av befintliga broar, 2019. Avstegsansökan avseende tillåtlighetsprövning är insänd till regeringen.

Tidplanen påverkas av vilket alternativ som väljs. Alternativ Befintligt broläge och Förbättringsalternativet bedöms ha ett mer komplicerat genomförande än Alternativ Syd och Mellan vilket påverkar byggtiden. För den nya bron stöd i vattnet krävs en miljödöm för vattenverksamhet vilket bedöms förlänga genomförandetiden med ca ett år. Stöd i vattnet krävs för Alternativ Syd samt delvis i Alternativ Befintligt broläge.