

TRAFIKSITUATIONEN VID SKURUBRON

Analys samt förslag till åtgärder



december 2005

Sammanfattning

Nacka Kommun har i sin översiktsplan reserverat plats för en ny kompletterande bro över Skurusundet. Detta är den långsiktiga lösningen för att klara framtida trafikbelastning på väg 222. Några medel för att bygga ut bron inrymmer ej för närvarande inom Vägverkets ordinarie anslag.

Med en fortsatt trendframskrivning av befolkningstillväxten i Boo och Värmdö kommun kommer trafikökningen på väg 222 att leda till en överbelastning av Skurubron trafikkapacitet före år 2015. Detta medför att köer uppstår och finns kvar under en allt längre tidsperiod under förmiddagens rusningstimmar i körriktning mot Stockholm.

Den totala trafikökningen på Skurubron mot Stockholm under morgonens maxtimme är uppskattad till ca 1950 fordon, dvs. ca 200 tillkommande fordon per år, under perioden 2005-2015 med Nacka kommuns bedömda markanvändning i Boo. Av den totala ökningen svarar ett fullt utbyggt Tollare med ca 210 fordon år 2015. Utbyggnad av Tollare förändrar sålunda inte trafiksituationen vid Skurubron nämnvärt.

Kortsiktiga lösningar för att underlätta för trafiken att komma upp på väg 222 från Björknäs är att bygga nya påfartsramper med långa accelerationsfält mot leden. Det finns olika sätt att åstadkomma dessa ramper. Kostnaderna för ett genomförande blir ca 20 miljoner kronor.

Trafikbelastningen på lokalgatunätet i Björknäs och dess påfartsramp kan avlastas trafik om trafikplats Boo byggs. Utbyggnad av trafikplats Boo är en förutsättning för att inte påfartsrampen i Orminge ska överbelastas år 2015. Det framgår dock med stor tydlighet att den långsiktiga lösningen för att trygga kapaciteten över Skurusundet samt förbättra trafiksäkerheten kring bronns påfarter är att bygga en ny bro. Hur en sådan förbindelse bör utformas finns för närvarande inga utredningar som visar.

Uppdraget

WSP Stadsutveckling har av NCC Boende Region Stockholm, uppdragits att med underlag från och i samarbete med Nacka kommun genom Tord Runnäs och Marianne Möller dokumentera trafikförhållandena kring Skurubron och dess östra påfart samt utarbeta förslag till åtgärder med syfte att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten i berört vägnät. Studien har även haft i uppgift att redovisa konsekvenserna av planerade utbyggnader inom Boo avseende framtida trafiksituation.

Studien är begränsad till biltrafiken och omfattar därför inte kollektivtrafiken som system. Studien har bedrivits under hösten 2005 med lägesredovisningar i Boo områdesnämnd, kommunstyrelsens arbetsutskott samt kommunstyrelsen under november månad. Föreliggande rapport utgör slutredovisningen av uppdraget.

Bakgrund

Ett förslag till program för detaljplanearbetet för Tollare har tagits fram av NCC i samråd med Planenheten i Nacka kommun. Programmet syftar till att belysa förutsättningarna för en detaljplaneläggning av Tollare f d pappersbruk med angränsande områden. Den planerade användningen är bostäder, servicefunktioner och verksamheter samt plats för rekreation/friluftsliv inklusive bl.a. en förlängning av den sammanhängande strandpromenaden utmed södra Boo.

Områdesnämnden Boo beslutade 2004-11-10, § 182, att tillstyrka startpromemorian till program för detaljplan. Kommunstyrelsen beslutade 2005-01-10, § 8, att ingå ett program- och planavtal med NCC AB samt vid samma tillfälle, § 9, beslutade kommunstyrelsen att godkänna startpromemorian till programmet.

Områdesnämnden informerades om ett förslag till program 2005-05-18, § 77, och kommunstyrelsens arbetsutskott informerades 2005-06-07, § 152.

I samband med den politiska behandlingen av programmet för Tollare togs frågan upp om trafiksituationen på Skurubron och den tidvis besvärliga situationen vid påfarten från Björknäs.

Områdesnämnden beslutade att tillstyrka att programförslaget sänds på remiss och samråd 2005-06-15, § 117. Områdesnämnden uttalade att ”trafiksituationen vid Skurubron och påfarten från Björknäs är kaotisk, särskilt på morgonen. Ett tillskott av bostäder i Tollare kommer att ytterligare öka trafikmängden. Det är därför helt nödvändigt att i den fortsatta processen göra en ordentlig trafikanalys av trafikpåverkan och att godtagbara lösningar ordnas i tid”.

Kommunstyrelsen beslutade 2005-09-19, § 194, att ”återremittera ärendet med utredning avseende trafiklösningar för väg 222 mot Stockholm – och då särskilt i anslutning till Skurubron”.

Områdesnämnden Boo och kommunstyrelsen informerades den 16 november respektive den 28 november 2005 om trafiksituationen vid Skurubron och tänkbara åtgärder på kort och lång sikt.

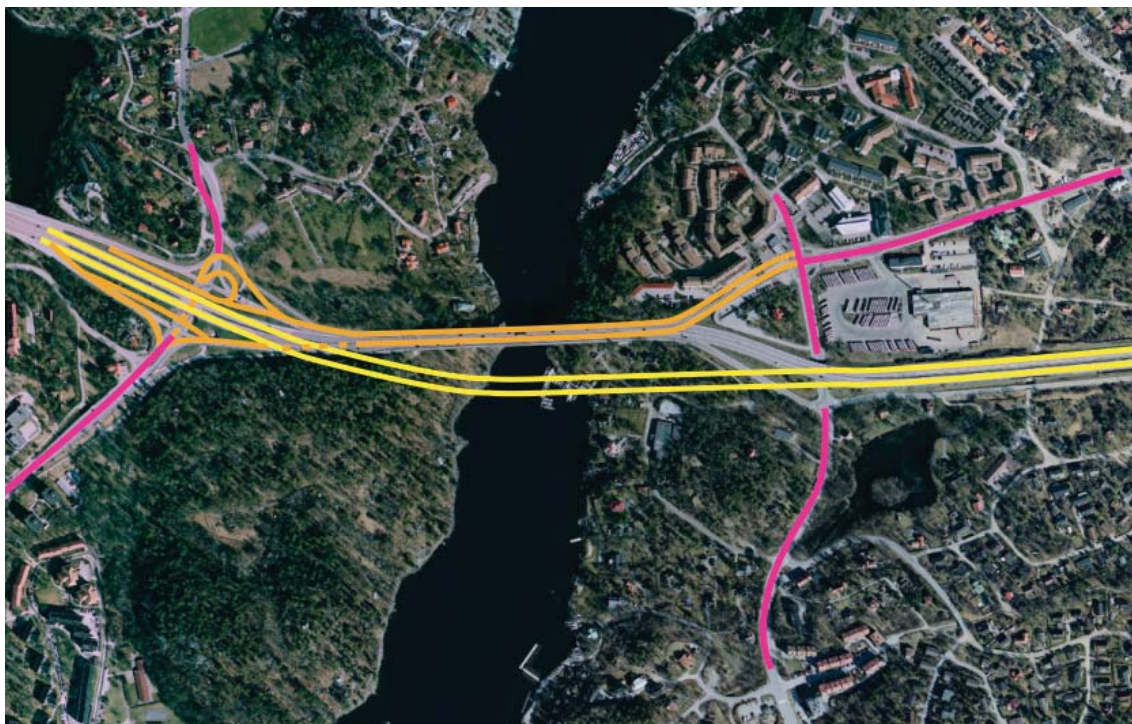
En rapport som behandlar trafiken på väg 222 och trafikplatsen i Björknäs med redovisning av åtgärder har mot denna bakgrund utarbetats av WSP Stadsutveckling i samråd med Planenheten och enheten för Infrastruktur i Nacka kommun.

Tidigare utredningar – planer

Trafiken inom Nacka har varit föremål för många skilda utredningar genom åren av olika myndigheter och huvudmän. I den kommunala planeringsprocessen har väg 222 angetts med reservat för kompletterande bro över Skursundet. I de detaljplaner som varit föremål för hantering inom Nacka kommun kring väg 222 har denna reservatstanke bland annat bevakats av Vägverket. Några aktuella vägutredningar för ny Skurubro finns ej genomförda av vare sig Vägverket eller Nacka kommun. Nedan kommenteras några av de studier som genom åren gjorts på uppdrag av Vägverket.

Skurubron

Under 1960- talet planerade Vägverket för väg 73 Nynäsvägen och väg 74 Värmdöleden. Ny bro över Skansundet med trafikplats Skuru projekterades 1969. Lösningen som innehåller en ny bro med 2+2 körfält söder om nuvarande "Skurubron" redovisar ingen trafikplats vid Björknäs. Alla som vill färdas mot Nacka centrum samt Stockholm måste i Vägverkets lösning färdas via den "gamla" bron till trafikplats Skuru och där köra upp på Värmdöleden.



Figur 1 Illustration av vägverkets lösning till ny Skurubro daterad 1969

På motsvarande sätt föreslås inga påfartsramper österut vid trafikplats Skuru. Trafikanter med resmål österut måste färdas via den "gamla" bron och Värmdövägen till trafikplats Orminge för vidare färd österut.

Vägverkets förslag till förbättrad trafikkapacitet över Skurusundet förutsätter att nuvarande bro med Värmdövägen fortsättningsvis blir en del av det övergripande regionala vägnätet. Projektet har varit föremål för prövning i Vägverkets långtidsplanering ett flertal tillfällen. Projektet har dock inte kunnat konkurrera med andra inom regionen önskvärda projekt. Den nuvarande regional länsplanen för investeringar i Stockholms län 2004- 2015 (fastställd av Länsstyrelsen 22 april, 2004) har inte med Skurubron som ett projekt som ska genomföras under planperioden.

Region – och Trafikplanekontoret, RTK har i RUFSS , regional utvecklingsplan för Stockholm 2001, tagit med Skurubron som ett trafikobjekt med syfte att förstärka kapaciteten på väg 222. I trafiksimuleringar över framtida trafikförhållanden har RTK räknat med att bron har sex körfält. RTK har inte ”skissat” på någon fysisk lösning utan endast pekat på behovet av en förstärkning samt redovisat effekter och konsekvenser av framtida markanvändning och trafikinvesteringar.

”Dennispaketet”

Från slutet av 1980- talet fram till år 1997 när Dennisuppgörelsen om framtida trafikinvesteringar i Stockholms Län bröt samman studerade Vägverket de större infarterna till Stockholm och de planerade ringförbindelserna samt den yttre tvärledens alla länkar. Inom ramen för detta arbete studerades år 1996 väg 222 ur ett gestaltungs- och trafiksäkerhetsperspektiv. Speciellt noterades att trafiksäkerheten kring Skurubron inte var tillfredställande och diskussion fördes om olika förslag till åtgärder. Vid dåvarande tidpunkt bedömdes trafiken på Värmdöleden, under maxtimmen i körriktning mot Stockholm, vara mycket nära det teoretiska flödet för vad ett körfält kan klara. En av de föreslagna åtgärderna som redovisades var trots detta faktum att väg 222 smalnades av till ett körfält innan påfartsrampen vid Björknäs. Detta skulle innebära att trafiken från Björknäs kom ut på leden utan problem medan trafiken på leden fick köa.

Förstudie Skurubron

År 2000 genomförde Vägverket Region Stockholm en förstudie kring förhållandena kring Skurubrons båda landfästen. Studien konstaterade att trafiksäkerheten var låg för påfartsramperna vid Skuru och Björknäs. Förutom de dokumenterade olyckorna som polisrapporterats konstaterades att påfartsramperna upplevs som otrygga av bilisterna och att många hörts av sig till Vägverket och klagat.

Studien konstaterade att trafikens hastighetsnivå sjunker under 70 km/h över Skurubron bland annat som följd av den låga geometriska standarden på de två påfartsramperna och på Värmdöleden.

Olika idéer om hur dessa ramper skulle kunna erhålla längre accelerationssträckor för att underlätta för trafiken att på ett trafiksäkert sätt komma ut på väg 22 redovisades. Ett förslag var att stänga påfartsrampen vid Björknäs och hänvisa trafiken till trafikplats Orminge. Undantaget skulle vara busstrafiken.

Vägverket fullföljde aldrig förstudien trots att den var föremål för samråd med Nacka kommun, polisen, Busslink och Länsstyrelsen. Även allmänheten informerades via annons om att det gavs tillfälle att yttra sig över trafiksituationen kring Skurubron. Steget efter förstudien skulle normalt vara att genomföra en vägutredning och sedan via en arbetsplan fastställa erforderligt vägområde för åtgärdens genomförande.

Pågående utredningar – planer

Värmdö kommun

Inom Nacka och Värmdö kommuner pågår utbyggnad av nya bostäder och arbetsplaster. En stor del av befolkningsökningen inom Värmdö sker när fritidshus permanentas och övergår till åretruntboende. Totalt beräknas ca 4000 nya lägenheter komma till inom Värmdö kommun mellan åren 2005 till 2015.

Nacka kommun, Boo

Inom Nacka kommun går också utvecklingen snabbt. Inom Boo finns ett stort antal detaljplaner som befinner sig i olika skeden av planeringsprocessen. Ett flertal planer har vunnit laga kraft med pågående genomförande eller inom kort planerat genomförande. För andra områden pågår programarbete eller programarbetet ska påbörjas. Kommunen har bedömt att det inom de detaljplaner som är fastställda ryms ca 1500 lägenheter vilka kommer att byggas ut inom de närmsta 10 åren. Ytterligare 1500 lägenheter omfattas av pågående eller kommande programarbete. Totalt skulle därmed ca 3000 lägenheter kunna byggas ut till och med år 2015 i Boo. Av dessa har antagits att Tollare svarar för ca 750 lägenheter.

Trafikplats Boo

Vägverket har påbörjat en studie kring konsekvenser och effekter av en ny trafikplats vid Boovägen. Trafikplatsen som föreslås utformad med såväl östgående som västgående ramper finns skisserad av Nacka kommun. Trafikplatsen finns upptagen i kommunens översiktsplan.

Studien som sker i samarbete med Nacka kommun visar på att Trafikplats Boo avlastar trafikplatserna i Orminge och Björknäs. Studien kommer att färdigställas i början av år 2006.

Översyn av väg 222 och väg 274

Förutom Trafikplats Boo sker inom Vägverket ett inventeringsarbete av väg 222 och väg 274. Inventeringen avser att lägga grunden till en sammanvägd bedömning av hur dessa viktiga huvudvägar inom Värmdö och Nacka kommun successivt kan förbättras i takt med att befolkningen och trafiken ökar. Studien sker med en öppen och bred ansats i syftet att dess beskrivning av nuvarande och framtida trafiksituation utmed vägarna och dess korsningspunkter ska kunna tjäna som beslutsunderlag för fortsatta fördjupningar och åtgärdsprogram.

Arbetet har påbörjats under hösten 2005 och bedöms kunna delredovisas våren 2006. Arbetet sker i samråd med berörda kommuner

Analys

Olyckor

Kommunen och Vägverket har under en rad av år kunnat konstatera att det sker ett stort antal olyckor kring Skurubron och speciellt vid påfartsramperna. Flera olyckor är upphinnandeolyckor vilka kan leda till whiplashskador –skador i nacken. Dessa visar sig inte direkt på platsen i samband med olyckan varför rapporteringsfrekvensen för dessa olyckor som skadeolyckor kan vara lägre än normalt. Det vill säga lägre än de mellan 20-50% av skadeolyckorna som blir polisrapporterade.

Ett stort antal olyckor på Skurubron utgörs också av singelolyckor. Anledningen till detta kan vara att bilisten kört med för hög hastighet i förhållande till den låga geometriska standarden som väg 222 uppvisar på sträckan. Även halkolyckor och andra avkörningsolyckor ingår bland singelolyckorna.

Förutom de faktiska olyckorna som sker, varav inte ens hälften dokumenteras och polisrapporteras sker ett stort antal incidenter och ”nästanolyckor” på och omkring framförallt påfartsramperna. Dessa incidenter skapar osäkerhet och ger bilisterna upplevelse av otrygghet. Vägverket får en stämpel som farligt och undviks om möjlighet till detta finns.

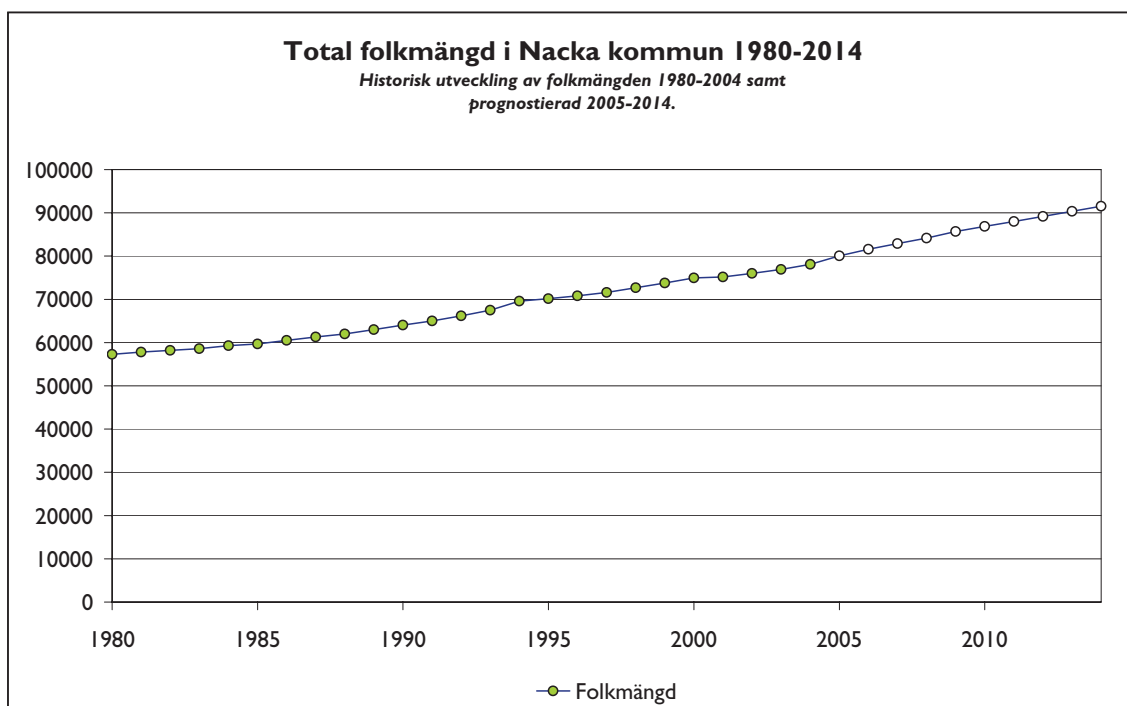
Bilisterna som färdas på väg 222 mot Stockholm har tills nyligen i stor utsträckning lämnat det högra körfältet fritt genom att i god tid före Trafikplats Björknäs byta till det vänstra körfältet för att underlätta påfart från Björknäs. Många växlingarna till det yttre körfältet kommer sent och förorsakar ofta inbromsningar och väjningar. Samtidigt kan konstateras att sikten bakåt på väg 222 för de som kör ut från Björknäs är begränsad. I och med att påfarten är reglerad med stopplikt erfordras en längre tidslucka för att den ”normale” bilisten ska våga sig ut på väg 222. Som följd av att det högra körfältet i större utsträckning än tidigare trafikerar minskar frekvensen på erforderliga tidsluckor och ”man chansar” i större utsträckning och förutsätter att bilisterna på Värmdöleden bromsar ner och sänker farten.

Trafikmängder idag – imorgon 2015

Trafiken på Värmdöleden har ökat märkbart sedan Södra Länken öppnades. Trafikflödet närmar sig nu den framkomlighetsstandard som råder på övriga infarter till Stockholm. Det innebär att köer regelmässigt uppträder under förmiddagen och att trafikrytmen blir lägre under en allt större del av dagen.

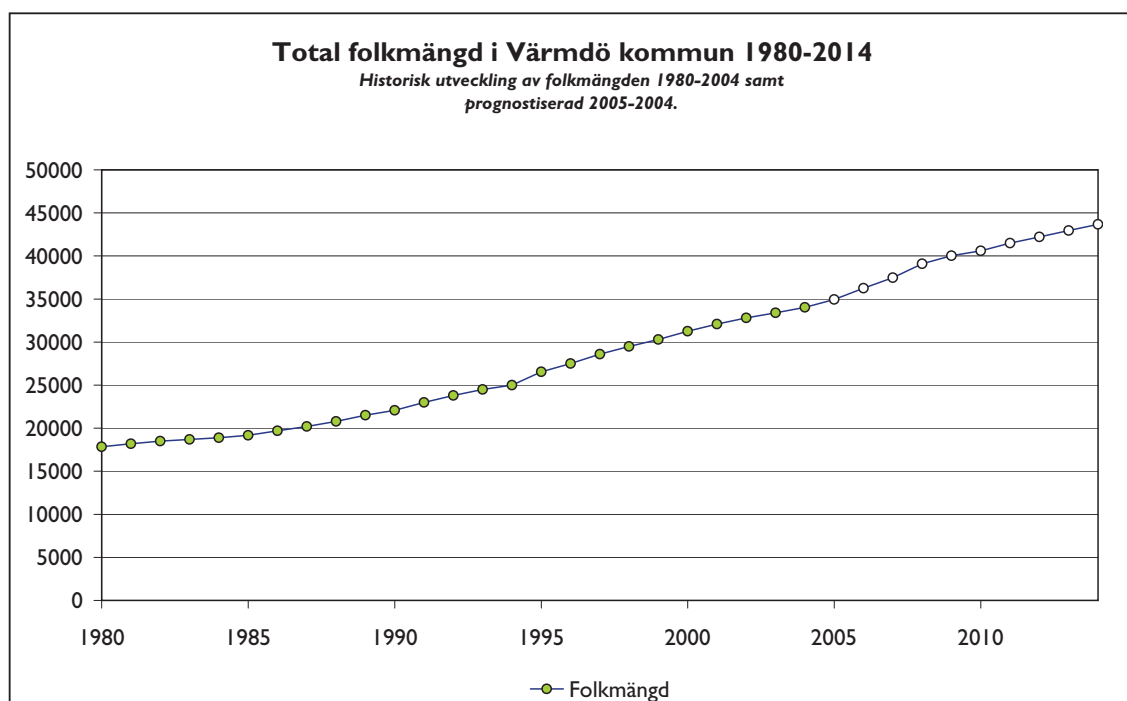
Väg 222 betjänar Nacka och Värmdö kommuner vilka tillhör de kommuner som växer snabbast i Sverige. Dagens trafiksituation kan därför komma att förvärras mycket snabbt i takt med att befolkningen och arbetsplatserna ökar i kommunerna. Alternativa vägar finns inte vilket ökar störningskänsligheten i trafiksystemet. I dag finns ca 60 000 boende öster om Skurubron och inom 15 år bedöms befolkningen öka med ytterligare ca 20 000 personer.

En bostadsutbyggnad i Boo i enlighet med den regionala utvecklingsplanen, RUF5 medför att trafiken på Skurubron i riktning mot Stockholm ökar med ca 25 % under maxtimmen fram till år 2015. Det medför att de två körfälten ska ta emot ca 3800 fordon under 1 timme. Detta ligger i nivå med kapacitetstaket för en tvåfältig väg. Den höga trafikbelastningen kommer att medföra att köer regelmässigt uppträder på förmiddagarna och att dessa blir längre och besvärligare under vår och sommarmånaderna.



Källa: Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms län

Utvecklingen i Värmdö kan komma att gå snabbare än vad som prognostiserats i RUFSS. Det gäller också utbyggnadstakten i Boo. Utifrån uppgifter från Nacka kommun där utbyggnaden av nya bostäder bedöms ske i en snabbare takt än vad RUFSS anger har Vägverket simulerat framtida trafikflöden på trafikinätet i Boo. Skillnaden i markanvändning härrör sig främst till en kraftigare expansion kring centrala Orminge, sydöstra och nordöstra Boo.



Källa: Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms län

Trafiksimuleringarna indikerar att Skurubron når en trafikbelastning på ca 5000 fordon mot Stockholm under morgonens maxtimme år 2015 med en snabbare utvecklingstakt. Detta skulle innebära en trafikökning på mer än 50 % jämfört med dagens trafikflöde. En förutsättning för att denna trafikström ska kunna komma fram är att det finns tre

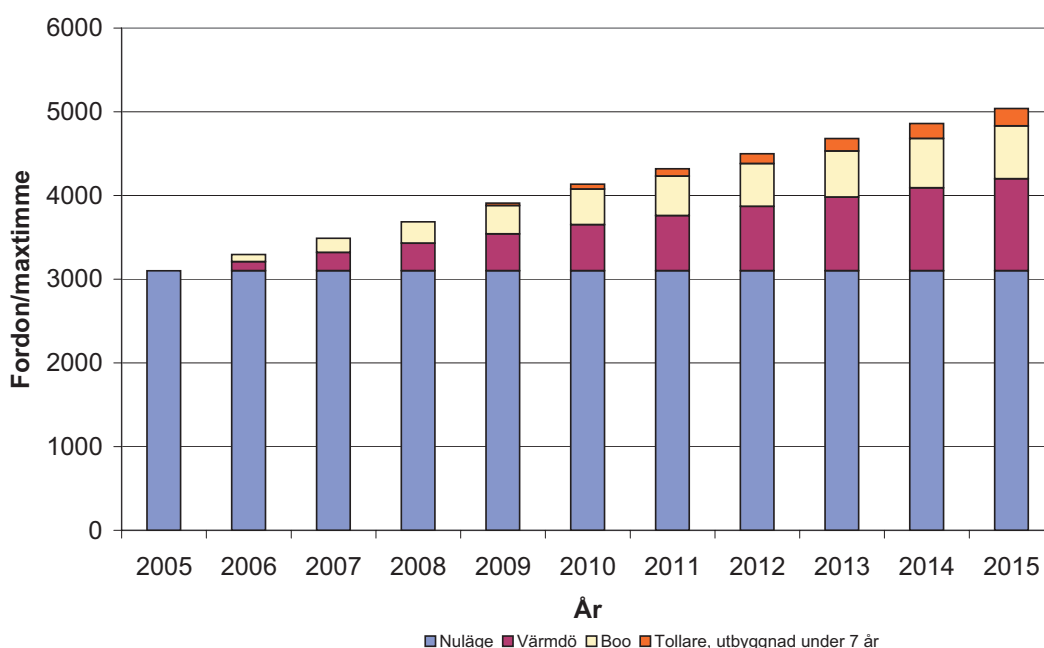
körfält på Skurubron i riktning mot Stockholm. Trafikplats Orminge får ca 2000 fordon i påfartsrampen mot Stockholm vilket även det är i nivå med eller strax över rampens kapacitet för en timmes trafikbelastning. Omfördelning av trafiken till Björknäs och dess påfartsramp vid köbildning kan befaras.

Trafikökningen från Värmdö påverkar främst påfartsrampen vid Orminge och bilisternas möjligheter att här ta sig ut på väg 222. Påfartsrampen vid Björknäs får dels en högre trafikbelastning som följd av befolkningsutvecklingen inom Boo men också svårare att ta sig ut på väg 222 som följd av det ökade trafikflödet från Värmdö och trafikplats Orminge.

Takten i bebyggelseutvecklingen under de närmsta åren sker i takt med att gällande detaljplaner genomförs. Trafikutvecklingen följer proportionellt tillkomsten av nya lägenheter. Det innebär att redan år 2010 kommer trafikflödet på Skurubron mot Stockholm att ha uppnått 4000 fordon under rusningstimmen dvs. kapacitetstaket är nått. Av dessa ca 4000 fordon härrör ca 60 fordon från Tollare med en antagen utbyggnadstakt enligt vidstående diagram.

Med Tollare tillkommer följaktligen ca 30 fordon under maxtimmen per år om utbyggnadstiden är 7 år (det motsvarar en utbyggnadstakt på ca 100 lägenheter per år). Trafikökningen som följd av utvecklingen i Värmdö och övriga Boo medför ytterligare ca 150-160 fordon per år mellan år 2010-2015. Totalt tillkommer därmed ca 1000 fordon under maxtimmen till år 2015. Detta ger ett trafikflöde på ca 5000 fordon västerut på Skurubron under maxtimmen år 2015.

Trafikutveckling på Skurubron
Färdriktning västerut



Den totala trafikökningen på Skurubron riktning västerut mellan 2005- 2015 som alstras av utbyggnaden inom Värmdö bedöms till ca 1100 fordon/maxtimme. Motsvarande siffra för Boo är 630 fordon/maxtimme dvs. totalt 1730 fordon/maxtimme utan utbyggnaden i Tollare. Med ett fullt utbyggt Tollare tillkommer ca 210 fordon/maxtimme år 2015.

Trafikbelastning mot Stockholm											
Skurubron år 2005-2015											
Fordon per maxtimme											
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nuläge	3100	3100	3100	3100	3100	3100	3100	3100	3100	3100	3100
Värmdö		110	220	330	440	550	660	770	880	990	1100
Boo		85	170	255	340	425	470	510	550	590	630
Tollare					30	60	90	120	150	180	210
Summa	3100	3295	3490	3685	3910	4135	4320	4500	4680	4860	5040

Om Tollare senareläggs och byggs ut mellan åren 2010 och 2015 dvs. under 5 år påverkar inte nämnvärt trafikflödet över Skurubron. Trafikökningen som följd av Tollare blir ca 40-45 fordon årligen under maxtimmen vilket medför att det totala trafikflödet på Skurubron når samma nivåer som vid långsammare utbyggnad, dock ca 6 månader senare.

Trafiken inom Storstockholm uppvisar en tydlig övervikt av resande in mot de centrala delarna av regionen under morgonstimmarna. Detta förhållande gäller även för Nacka-Värmdösektorn. Omkring 65- 70 procent av trafiken på väg 222 färdas västerut under maxtimmen.

I Boo planeras inte bara för bostadsutbyggnader. Även arbetsplatser förväntas tillkomma fram till år 2015. Detta skapar också en ökad trafik från väster till Boo. Denna trafikökningen blir stor men bedöms inte medföra några kapacitetsproblem fram till år 2015. Snarare ger en ökad självförsörjningsgrad av arbetsplatser inom Boo en dämpning av trafikbelastningen i trafikplatserna Björknäs och Orminge.

Trafikplats Boo

Med en utbyggd trafikplats Boo omfördelas trafiken och en trafikavlastning sker på Värmdövägen och Sockenvägen. Trafikbelastningarna i trafikplatserna Björknäs och Orminge minskar också vilket för den senare innebär att påfartsrampens trafikflöde inte ökar fram till år 2015 utan behålls på dagens nivå.

Trafikplats Boo bedöms få ca 900 fordon under maxtimmen år 2015 vilket kan jämföras med påfartsrampen i Björknäs med sina idag 600 fordon under maxtimmen. Utbyggnad av trafikplats Boo får en avlastande effekt men också en starkt strukturerande effekt på trafikföringen i Boo. Detta kan bland annat utläsas av trafikplatsens geografiska läge men också dess lokalisering i förhållande till kommande bebyggelse.



Åtgärdsförslag

Skurubron

Utvecklingen av Värmdö och Nacka kommuner medför att den nuvarande Skurubron inte klarar den trafikökning som följer av befolkningsökningen. Dagens standard med 2+2 körfält kan inte avveckla trafiken år 2015 om utvecklingen går i enlighet RUFS och 2010 om den följer Nacka kommuns markanvändningsplanering.

De studier som Vägverket låtit utföra konstaterar att dagens broar har en konstruktion och uppbyggnad som inte medger att exempelvis gång- och cykelbanorna ianspråkats för biltrafik. Någon breddning av de befintliga broarna har inte heller bedömts som tekniskt eller ekonomiskt genomförbart.

En kapacitetsförstärkning över Skurusundet medför därmed att en ny bro måste byggas. Den lösning som Vägverket ritade år 1969 är inte ändamålsenlig idag. Dels utgörs den endast av 2+2 körfält och dels förutsätter den att Värmdövägen blir en regional gata för den trafik som har start- eller målpunkt inom Skuru och Björknäs och som ska österut respektive västerut.

En ny bro behövs redan på kort sikt om inte verksamma och boende öster om Skurubron ska få kraftigt försämrad tillgänglighet. En etapputbyggnad som bör prövas är om en utbyggnad kan ske av en ny bro för östgående trafik samtidigt som befintliga två broar får omhändertata den västgående trafiken. Eftersom brokonstruktioner är dyra skulle föreslagna lösning i stort sätt halvera kostnaden för att på kort sikt säkerställa framkomligheten mot Stockholm och Nacka centrala delar.

Trafikplats Boo

Nacka kommun har studerat utformningen av trafikplats Boo och funnit en lösning som inrymmer ramper såväl västerut som österut. Den mest kritiska trafikströmmen är den mot Stockholm. En utbyggnad av västgående påfartsramp skulle avlasta trafikplats Orminge och det lokala gatunätet från trafik. Trafiksituationen underlättas därmed också något i Björknäs.

Eftersom trafiksystemet i Boo på flera platser närmar sig en belastning som gör det mycket störningskänsligt är anordnande av alternativa färdvägar ett sätt att söka lösningar på problemet. Eftersom trafikplats Boo finns upptagen av kommunen som en viktig del i den framtida strukturen inom Boo skulle en etapputbyggnad av densamma påskynda omlagringen av dagens trafikströmmar. Samtidigt kan de tillkommande bilisterna erbjuds möjlighet till att välja rätt färdväg och trafikplats direkt vid inflyttningen.

Påfartsramper i Björknäs

Dagens situation med stopplikt för påfartrampen vid Björknäs ger tillfarten en låg standard men också en låg kapacitet. För att öka kapaciteten måste rampen anslutas till väg 222 via ett accelerationskörfält. Trafiken som ska upp på motorvägen kan därmed anpassa hastigheten efter rådande trafiksituation på leden innan invävningen sker. För att kunna åstadkomma ett accelerationskörfält erfordras ombyggnader i Björknäs.

Även med förbättrade påfartsmöjligheter i Björknäs kommer köer att uppstå. Tidpunkten för när köerna uppstår senareläggs samtidigt som trafiksäkerheten förbättras både i lokalgatunätet och på leden.

Nedan redovisas två alternativa sätt att förbättra påfarten. Utgångspunkten har varit att bussgaraget ska vara kvar utan att intrång på bussarnas rangerytor sker.

Ny ramp väster om Sockenvägen

Korsningen Sockenvägen/Värmdövägen byggs om till en cirkulationsplats. Från korsningen leds påfartsrampen via fastighet Björknäs 1:851 mot Värmdöleden. Lutningen på rampen görs inte brantare än att ett busshållplatsläge kan placeras vid rampens början. En stödmur placeras mot Sockenvägen för att rampen ska kunna lokaliseras så långt österut som möjligt. Detta möjliggör att accelerationskörväg blir knappt 200 meter långt. Längre vävningssträcka ger högre kapacitet.

Med denna utformning kan antalet platser för infartsparkering öka samtidigt som gångavståndet till busshållplatserna på rampen och Värmdövägen blir i stort sett oförändrade. Infarten till berörd fastighet och infartsparkeringen flyttas och föreslås ske via dagens påfartsramp som dock stängs av mot Värmdöleden. Eventuellt rivs byggnaden på fastigheten. Ett genomförande av detta förslag har kostnadsuppskattats till mellan 20-25 miljoner kronor.



Ny ramp öster om Sockenvägen

För att kunna åstadkomma en lång accelerationssträcka kan påfartsrampen lokaliseras öster om bussgaraget. En ny korsningspunkt på Värmdövägen utformas som trevägs-korsning med särskilt vänstersvängande körväg för trafiken österifrån. Om behov uppstår kan även ett högersvängande körväg anordnas för trafik från Sockenvägen.

Rampen lokaliseras mellan bussgaraget och villafastigheterna. Eftersom Värmdöleden ligger på en hög bank på aktuellt vägavsnitt får en avvägning göras mellan att terränganpassa rampen dvs. ge rampen en lutning ner från Värmdövägen för att sedan luta den upp mot Värmdöleden eller att ge den en jämn lutning dvs. bygga den på en högre bank. Omedelbart söder om Värmdövägen kan rampen med fördel "skjutas" in något i berget för att undvika åtgärder på bussgaragets parkeringsdäck.

Intrånget på bussgaraget yta undviks men på fastigheten Björknäs 1:712 och Björknäs 1:711 sker intrång. Fastigheten 1:712 löses lämpligen in. Talluddsvägens korsningspunkt byggs om till en cirkulationsplats. Busshållplatsen norr om Värmdövägen flyttas österut. Infartsparkeringarna mister kontakten med bussarna österifrån eftersom dessa inte kör fram till Björknäs centrum utan svänger in på den nya påfartsrampen öster om bussgaraget

Infartsparkering utökas. Infartsparkeringens angöringsgata kan behållas oförändrad liksom korsningen Sockenvägen/Värmdöleden. Om korsningspunkten ändå byggs om till exempelvis en cirkulationsplats flyttas lämpligen också angöringsgatan till infartsparkeringen. Med förslaget erhålls en ca 400 meter lång accelerationssträcka. Detta ger bilisterna goda möjligheter att väva under trygga och trafiksäkra förhållanden. Kostnaden för utbyggnad av detta alternativ har bedömts till ca 20 miljoner kronor.



Bussprioritering vid Björknäs

Från norra Boo mot trafikplats Orminge har ett kollektivkörfält anordnats. Detta fortsätter även ut på motorvägens vägren vilket förbättrat framkomligheten för bussarna. Gatorna i Björknäs trafikeras av ett stort antal busslinjer. Dessutom sker många bussrörelser till/från bussgaraget. I och med att Sockenvägen och Värmdöleden får köer drabbas även kollektivtrafikresenärerna.

Köerna på Sockenvägen växer sig ibland från Värmdövägen till Hjortängsvägen och även förbi densamma. På aktuellt gatuavsnitt är Sockenvägen relativt bred och omges av gångbana samt gång- och cykelbana.

En stor förbättring för bussresenärerna vore att skapa två nordgående körfält på Sockenvägen från avfartsrampen från väg 222 fram till Värmdövägen. Bussarna skulle med ett eget körfält för vänstersväng och med signalprioritering vid Värmdövägen minska restiden betydligt för ett stort antal resenärer. Detta kan ske utan att bilisterna märkbart

berörs. Det kan erfordras en breddminskning av endera den östra eller västra gångbanan samt visst intrång kring Sockenvägen i anslutning till Värmdöleden för att inrymma busskörfältet.

Motsvarande resonemang kan anföras för den västgående trafikströmmen på Värmdöleden. Även här kan ett busskörfält förbättra framkomligheten för bussarna betydligt utan att bilisterna påverkas nämnvärt. Med signalprioritering i korsningen med Sockenvägen minska fördröjningen för bussarna.

Fortsatt arbete

Det framgår med stor tydlighet att den långsiktiga lösningen för att trygga kapaciteten över Skurusundet samt förbättra trafiksäkerheten kring bronspåfarter är att bygga en ny bro. Hur en sådan förbindelse bör utformas finns för närvarande inga utredningar som visar.

Statligt finansierade vägprojekt drivs med stöd av en fastställd planeringsprocess. Vägverkets länsplan genomförs i den takt som de årsvisa väkanslag medger. I den planeringsprocess som föregick beslut om nu gällande länsplan för åren 2004-2014 prövades en ny Skurubro bland flera andra projekt.

Eftersom det inte finns aktuella ritningar för den nya bron över Skurusundet gjorde vägverket översiktliga kostnadsbedömningar med hjälp av schablonvärden och en uppskattad brolängd. Det framstår som om detta förfaringssätt inte gagnar broprojektets möjligheter att konkurrera med andra angelägna utbyggnadsprojekt om den begränsade budget som ges för Stockholms läns väginvesteringar.

För att snabba på processen och ge en ny Skurubro möjlighet att konkurrerar om länets investeringsmedel bör en idéstudie kring det framtida vägnätet kring Skurubron genomföras. Idéstudien bör belysa olika trafikstrukturer samt ange möjliga etapputbyggnads-möjligheter för dessa. Syftet med studien är att dels säkra ett framtida reservat för det övergripande vägnätet dels erhålla ett bättre underlag för kostnadskalkyler och samhällsekonomiska analyser. Den nya Skurubrons kapacitet och linjeföring blir en nyckelfråga för den kommunala planeringen i både Nacka och Värmdö.

En viktig fråga för studien är att redovisa var trafikplatserna ska lokaliseras samt hur de ska utformas. Frågan om Värmdövägen som framtida lokal huvudgata kommer därmed upp till belysning.

Stockholm 2005-12-20

WSP Stadsutveckling

Lars Kiesel