

egentligen av två separata broar. Dessa står dock så nära varandra att de ser ut som en bro. Vid passagen över Skurusundet är standarden på Skurubroarna låg med smala körfält och dålig linjeföring i plan och profil. Vidare visar inspektioner av de nuvarande broarna att de är i dåligt skick och att omfattande renoveringar och ombyggnader kommer att krävas inom den närmaste perioden.

Utöver detta saknas regelrätta accelerationsfält i påfarterna till Värmdöleden i såväl trafikplats Skuru väster om bron som trafikplats Björknäs öster om bron. Detta har föranlett en begränsning av högsta tillåtna hastighet i anslutning till och över bron till 70 km/h. Incidenter, ojämnt trafikflöde och hastighetssänkning vid passagen över Skurusundet ger framkomlighetsproblem även för den genomgående trafiken på Värmdöleden under högtrafik. Sårbarheten i trafiksystemet är därmed stor. I de fall en olycka eller oförutsedd händelse inträffar som innebär att trafiken över Skurubroarna måste stoppas, bedöms konsekvenserna blir omfattande.

Idag är hela området öster om Skurubroarna kollektivtrafikförsörjt med buss. All kollektivtrafik med start- och målpunkter öster om Skurusundet passerar Skurubroarna och all kollektivtrafik påverkas av den begränsade framkomligheten. På Värmdöleden finns det idag körfält för kollektivtrafik utom vid passagen över Skurusundet. Detta bidrar ytterligare till att framkomligheten minskar för kollektivtrafiken.

Värmdöleden (väg 222) utgör i sig ett riksintresse. Farleden genom Skurusundet utgör även den ett riksintresse. Vid sidan av dessa finns inga andra riksintressen inom eller i anslutning till det aktuella vägplaneområdet.

2.2 Syfte och projektmål

Syftet med projekt Väg 222 Skurubron är att säkra en god framtida trafikförsörjning av östra Nacka och Värmdö. Totalt har nio projektmål tagits fram för projektet. Samtliga mål redovisas nedan. Endast de mål som har bedömts vara av relevans för denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är redovisade i detalj. För en mer detaljerad beskrivning av övriga projektmål se vägplanen.

- Förbättrad framkomlighet.
- Attraktiv kollektivtrafik.
- Säkrad framtid.
- Ökad trafiksäkerhet.
- Skuruparkens värden för friluftsliv, natur- och kulturmiljö ska bestå och så långt som möjligt utvecklas positivt.

Målet innebär att:

- området ska fortsatt upplevas som tyst och ostört genom att ljudnivån inte ökar eller endast ökar marginellt,
- betydelsefulla spår av landskapsparken ska finnas kvar,

- tillgängligheten för gående ska vara god,
- förutsättningar och kvaliteter av betydelse för en gynnsam utveckling av rödlistade arter i området ska finnas kvar.

- Skurubrons kulturmiljövärde ska bestå och kunna upplevas

Målet innebär att:

- kvaliteter som är väsentliga för kulturmiljövärdet finns kvar,
- brons nuvarande karaktär och utformning kan fortsätta upplevas.

- Människors hälsa ska inte försämrats

Målet innebär att:

- bullerriktvärden för boende uppnås,
- miljökvalitetsnormer för luft inte överskrids,
- tillgängligheten för oskyddade trafikanter är god,
- vägmiljön med omgivning upplevs som trygg och säker.

- Minskad klimatpåverkan

Målet innebär att:

- anpassningar genomförs som gynnar kollektiv- samt gång- och cykeltrafik,
- särskild hänsyn tas till LCC-perspektivet i projektet,
- projektet genomförs med metoder och arbetsätt som begränsar climateffekterna,
- projektet är anpassat till de climateffekter som förväntas på längre sikt.

2. VÄGPLAN - NY BRO ÖVER SKURUSUNDET

- Ta tillvara och lyfta fram det karaktärsfulla landskapet vid Skurusundet

Målet innebär att:

- *landskapets karaktärer åskådliggörs för trafikanterna,*
- *den fragmenterade miljön runt trafikplatserna och Värmdöleden (väg 222) utvecklas och läks ihop,*
- *den småskaliga miljön vid Skurusundet bevaras.*

2.3 Projektets planering och prövning

2.3.1 Historik

Fram till början av 1800-talet sköttes överfarten över Skurusundet med roddbåtar. På 1820-talet anlades den första bron, en enkel flottbro, mellan Sickla och Ormingelandet. I början av 1900-talet påbörjades byggnationen av en ny bro över sundet. Den nya bron invigdes år 1915 och blev betraktad som ett ingenjörskonstens mästerverk.

År 1957 förstärktes brons konstruktioner och ytterligare en bro byggdes parallellt med den befintliga bron. I samband med att den nya bron byggdes år 1957 gjordes ett omfattande ombyggnadsarbete av den ursprungliga bron då brobanaplattan breddades och fick en ny geometrisk profil. Antalet sekundärpelare halverades och de kvarvarande förgrovades, landfästena förnyades och norr om den ursprungliga bron uppfördes en ny bro med identiskt utseende som det nu ombyggda originalbron. I praktiken



Figur 2 Foton tagna vid tidpunkten för bygget av den norra befintliga bron. Foto: Olaf Pajusoo.