

Mål nr M 3176-24. Överklagan avseende kross och upplag av bergmassor vid Gungviken inom fastigheten Erstavik 25:1 i Nacka kommun

Svar avseende stycke Trafik och Transport på Svea HR M3176-24 Aktbil. Svarsskrift från Skanska Indus., daterat 2024-11-29 Tyréns Sverige AB

Christine Schnabel, Sverker Hanson, 2025-02-03

1. Vi noterar att Skanska inte bemöter slutsatsen i Tyréns trafikutredning (PM Utlåtande avseende trafiklösningar för stenkross på Erstavik 25:1, 2024-06-25) att plan- och byggprocesserna förväntas ta mycket längre tid än angivet i Skanskas ansökan. Planeringsprocesserna avseende de planerade trafikåtgärderna kräver samarbeten med, och godkännanden av, kommunen, samt måste följa gängse planeringspraktik. Processerna kan därför komma att sträcka sig över många år, särskilt med tanke på att kommunen är negativt inställd till den planerade verksamheten. Vidare skriver Skanska under punkt 5.14 att man endast avser använda Saltsjöbadsvägen under en begränsad tid, vilket förmedlar bilden av att det skulle röra sig om några få månader. Detta står i stark kontrast mot punkt 5.15 där det poängteras att det kommer att ta lång tid att iordningställa ytorna för entreprenadbergshanteringen under vilken projektering och byggnation av en mer lämplig trafiklösning kan ske. Vi efterfrågar en tidplan där tidsåtgång för olika moment tydliggörs för att öka förståelsen för de planerade arbeten och hur de förhåller sig till varandra.
2. Vi noterar att det saknas ett bemötande av Trafikutredningens resultat som visar på att cirkulationsplatsens utformning är bristfällig ur trafiksäkerhetssynpunkt. Då en permanent lösning krävs från början kommer detaljplaneändringar och en längre plan- och byggprocess krävas (mellan 4 - 6 år). Vi saknar Skanskas bedömning av dessa förutsättningar.
3. Skanska avfärdar de höga riskerna för trafiksäkerhet för främst cyklisterna för den tillfälliga lösningen med trafikering på Saltsjöbadsvägen, punkt 5.13. Enligt Skanska har endast vägsträckan mellan Östervik station och Drevinge gård mindre god trafiksäkerhetsklass. Detta är korrekt, men som Trafikutredningen har klargjort är det just sträckan mellan

Östervik station och infarten till stenkrossen / infarten till ridanläggningen Compass där barn och unga går mellan kollektivtrafikstation respektive hållplatser och ridanläggningarna, samt cyklar längs sträckan.

Utredarna vill vara tydliga med att Trafikverkets trafiksäkerhetsklassning inte är tillräcklig för att avgöra hur trafiksäker sträckan är. Enligt Trafikverket¹ bygger Trafikverkets trafiksäkerhetsklassning för GCM² på en modell som använder sig av en rad parametrar för att bedöma trafiksäkerheten³. Den gör därmed endast en schablonmässig bedömning utan hänsyn till specifika aspekter på en plats eller sträcka.

Trafiksäkerhetsklassningen utgör en övergripande bedömning och är primärt framtagen för att fungera som ett visuellt verktyg vid Trafikverkets arbete med trafiksäkerhetsplanering och främst ur ett statligt perspektiv dvs. där staten är väghållare. De kommunala cykelbanorna är inkluderade för att illustrera cykling genom kommunen. Det kommunala gatunätet är inte klassat pga. att själva modellen är utformad för att ge en heltäckande bild av cykling på landsbygd.⁴

Det är därför inte tillräckligt att bedöma trafiksäkerheten endast utifrån Trafikverkets klassning. En okulär besiktning på plats har gett betydande kunskap om de trafiksäkerhetsbrister och risker som finns, vilket Trafikutredningen beskriver i både bild och text. Det betonas återigen att det är trafiksäkerheten för cyklister som är dålig samtidigt som sträckan används frekvent av cyklister.

4. Skanska skriver att det "utmed hela Saltsjöbadsvägen fram till infarten till verksamheten finns gång- och cykelbana alternativt särskilt anlagda banor i trä." Detta är felaktigt. Separat gång- och cykelbana finns endast mellan förskolan Krabban och Östervik station. Från stationen västerut finns en separat gångbana längs den södra sidan av vägen fram till infarten till Ridskolan Compass. Banan är av varierande kvalitet och utgörs omväxlande av asfalterade ytor, grusade ytor och de nämnda träbroarna. Träbroarna är mycket oattraktiva för cykling av flera anledningar. De är mycket smala, vilket gör det otryggt att cykla och omöjligt att

¹ Informationsblad Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning

² GCM är gång-, cykel- och mopedtrafik

³ Betydande parametrar är: Separerad eller i blandtrafik; För blandtrafik: Vägbredd, ÅDT (ÅrsmedelDygnstrafik); Hastighetsgräns

⁴ Dataproduktspecifikation – Trafiksäkerhetsklass Sträcka, GCM, Trafikverket

mötas mellan gående/cyklist och cyklist/cyklist, samt har en kurvig utformning som är olämplig för cykling. Träunderlaget är dessutom halt vid regn och frost. Det har noterats på plats att cykling i praktiken sker i blandtrafik vilket ökar konflikter med motorfordonstrafiken och minskar cyklisters trafiksäkerhet.

5. Skanska hänvisar till Komplettering daterad 14 april 2019 (Rätt anvisning bör vara 14 januari 2019) avseende föreslagna skyddsåtgärder som exempelvis sänkta hastigheter; de tänkta hastighetsgränserna anges inte. Då de skyltade hastigheterna på sträckan redan är så låga som 30 km/h och 40 km/h bedöms åtgärden ha en liten effekt på trafiksäkerheten för gående och cyklister.

En annan skyddsåtgärd är anläggande av gångstig längs Saltsjöbadsvägen mellan Saltsjöbanans station och Stall Compass. Åtgärden bedöms som överflödigt då det redan finns separerad gångförbindelse längs hela den sträckan. Däremot saknas en trafiksäker cykelförbindelse. Då cyklisters trafiksäkerhet inte nämns menar Skanska kanske att gångstigen ska även kunna användas av cyklister. Åtgärden beskrivs dock inte tillräckligt detaljerat och det går inte uttala sig om dess kvalité eller effekter på cyklister trafiksäkerhet. Som beskrivet i Tyréns trafikutredning finns det uppgifter om att kommunen länge har haft ambitionen att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister men att det har varit mycket svårt att hitta (plats för) åtgärder som främjar cyklisters trafiksäkerhet. Uppgiftslämnaren menar också att kommunen har konstaterat att "mer går inte att göra". Utredarna ifrågasätter därför förslagets genomförbarhet.

Som tredje åtgärd föreslås en gångtunnel till en gångstig. Även denna åtgärd beskrivs inte närmare och kan därför inte bedömas. Att bygga en tunnel är en väldigt omfattande åtgärd. För att den ska vara effektiv är det viktigt att gångvägen leds naturligt och bekvämt till och från tunneln, vilket kan påverka gångstigens sträckning. Tunnlar kan upplevas som otrygga och trygghetsaspekten behöver beaktas.

6. Som ytterligare skyddsåtgärd föreslår Skanska att prioritera konstruktionen av den västra påfartsrampen vilket skulle innebära att inga returtransporter behöver gå utmed Saltsjöbadsvägen efter det att rampen byggts.

En tidigareläggning av den västra påfartsrampen bedöms principiellt som positivt avseende den avlastning av Saltsjöbadsvägen som lösningen innebär. I sammanhanget behöver dock lyftas svårigheterna att över huvud taget få anläggandet av ramperna godkänt av kommunen. Saltsjöbadsleden är en motorväg⁵ med kommunalt väghållarskap, vilket är ovanligt då det brukar vara Trafikverket som är väghållare för motorvägar. Trafikverket skriver på sin webbsida⁶ att det är bara i undantagsfall som man ger tillstånd för nya utfarter till Europavägar, riksvägar och vissa större länsvägar. Dessa vägar är ofta hårt trafikerade med höga krav på trafiksäkerhet och framkomlighet, som kan vara svårt att uppfylla om det finns utfarter. Det är sannolikt att Nacka kommun resonerar på liknande vis varför det kan vara mycket svårt att få ett godkännande för nya på- och avfarter för stenkrossverksamheten. Detta särskilt med tanke på att kommunen sedan tidigare har sagt nej till verksamheten.

Oavsett om en av ramperna prioriteras bedöms det som närmast omöjligt att bygga ramper på kort tid och tidsvinsten av att färdigställa en av ramperna tidigare än den andra är troligen begränsad i sammanhanget. Byggnationen måste oavsett föregås av bland annat projektering och markundersökningar (geoteknik och vatten), samt, beroende på kommunens krav, även en trafikutredning som visar på analyser av hur den nya anslutningen påverkar trafikflödet, trafiksäkerheten och eventuell påverkan på kollektivtrafik. Ytterligare moment som behöver hanteras är marklovsansökan och dess handläggning varefter tekniskt samråd kan hållas och startbesked slutligen kan ges. Tiden för undersökning, planering och projektering, samt lovhandläggning bedöms ta minst ett halvt till ett år. Först därefter kan byggnationen påbörjas. Byggfasen bedöms ta minst ett år, men kan variera beroende på tekniska förutsättningar och på ambitionsnivån på anläggningen.

Sammantaget innebär detta att Saltsjöbadsvägen, med de uppenbara säkerhetsbristerna för gång- och cykeltrafik, skulle användas ända till dess att en ny trafiklösning var på plats.

⁵ [NVDB på Karta](#)

⁶ [Ny eller ändrad utfart till allmän väg - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)