



Nacka Miljövårdsråd är en partipolitiskt och religiöst obunden ideell förening, grundad 1969, med både enskilda personer och nackaföreningar som medlemmar. Miljövårdsrådet verkar för en god boende-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö. Nacka Miljövårdsråd är remissorgan i kommunala planfrågor.

Nacka 2016-11-08

Trafikverket, Ärendemottagningen
781 20 Borlänge
trafikverket@trafikverket.se

Kopia till:
Nacka Kommun, 131 81
registrator.plan@nacka.se

Trafikenheten
trafik@nacka.se

Synpunkter på Trafikverkets samrådsunderlag - Östlig förbindelse - inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, Diarienummer TRV 2016/81743

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av samrådsunderlaget och vill avge följande synpunkter:

Sammanfattning

Östlig förbindelse är ingen hållbar framtidssatsning. Fler motorvägar och därmed Östlig förbindelse strider mot övergripande miljömål om minskade klimatutsläpp. Viktiga underlag om miljöfrågor saknas. Kompletterande underlag från forskarvärlden, andra statliga verk och ideella organisationer behövs. Nackas förhållanden behandlats summariskt eller är felaktiga. Nackas lokala miljömål, Grönstrukturplan och material om ekosystemtjänster måste behandlas.



Nacka Miljövårdsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se

Adress:
c/o Jan Åman
Plommongatan 9
138 31 Älta

Sverigeförhandlingen är föråldrad i sin beställning av Östlig förbindelse från Trafikverket som i sin tur beställer konsultunderlag som inte är korrekt. Det finns mycket om väglösningar men lite om nya möjligheter. Innovationer kommer inte om man bygger mer av det som inte fungerar och är skadligt för människa och miljö. Motorvägsutbyggnad ger ökad trafik med skadliga hälsoeffekter av utsläpp och buller. En ökad biltrafik ger trängsel och kräver utrymme på bekostnad av naturmark och allmänna platser för möten.

Samrådsunderlaget visar på fel utgångspunkter när tillgängligheten ska förbättras i regionen. Ett T-banealternativ som fortsätter den T-baneutbyggnad som tidigare beslutats skulle kunna vara den satsning som ställs emot motorvägsutbyggnaden. Den kollektivtrafik som föreslås Sickla – Ropsten känns påklistrad för att ge legitimitet och den är oattraktiv.

En miljökonsekvensbeskrivning av den breda typ som finns i samrådsförslaget till RUF 2050 behövs där man försöker täcka alla hållbarhetsområden.

Trafikverket skriver den 23 augusti 2016 att de är skeptiska till behovet av nya vägar. ”bör vara restriktiv med större investeringar i väginfrastruktur för ökad kapacitet”. Vi behöver inte Östlig förbindelse.

Vi behöver en samhällsplanering som tar hänsyn till människans och naturens behov och för framtidens infrastruktur.

Samrådsunderlaget är otydligt

Samrådshandlingarna är otydliga när det gäller vad som är alternativen och vad som är miljöförutsättningarna. Att det är fråga om betydande miljöpåverkan när ett projekt är så stort som Östlig förbindelse är självklart och därmed att en omfattande och tydlig miljökonsekvensbeskrivning fordras.

Man vill påskina att inget är beslutat men samtidigt förhandlar man utifrån konkreta utformningar. Mycket material har dock tagits fram under decennier om Österleden/Östlig Förbindelse. Därför är det förvånande att samrådsunderlaget är så tunt bl a när det gäller olika miljöfrågor.

Ett stort antal underlagsrapporter har bifogats men vad de står för beskrivs inte tydligt och kortfattat så att det framgår vad som behöver ingå i miljökonsekvensbeskrivningen. Icke tekniska beskrivningar och sammanfattningar behöver förbättras.

Ett utredningsområde har avgränsats där även Skvaltans trafikplats ingår. Detta bör förklaras eftersom anslutningen som beskrivs gäller trafikplats Värmdöleden. Att Nacka trafikplats föreslås slopas anges inte i samrådsunderlaget som således inte är uppdaterat.

I någon mån framgår kritiska platser av dokument om trafikplatserna men även där är information om tunnelmyningar och liknande begränsade. Arbetstunnlar och etableringsområden fordras och kommer under en mycket lång tid innebära omfattande störningar i form av hantering och bortforsling av bergmassor. Mer analys av dessa frågor samt sprängningarna krävs.



Trafikverket efterfrågar allmänhetens kunskaper om brunnar och annat som är viktigt att ha med när beslut om betydande miljöpåverkan ska behandlas. Det är de projektansvariga som ska ta fram korrekt information om exempelvis brunnar od.

Endast vissa typer av kunskapsunderlag tas fram

Det är mycket problematiskt att trafikverket har fått olika beställningar på vissa begränsade studier. När det gäller miljöfrågor finns exempelvis ingen beställning från expertis som kan utreda, sammanställa och värdera påverkan på människor och miljö. När förhandlingar om infrastruktur sker kan man tydligen bortse från de kunskaper om dessa frågor som finns.

Nacka kommun visar tyvärr inte heller värdet av miljöunderlag. I remissvar på RUFSS 2050 lämnas inga synpunkter på de regionala miljöfrågorna om gröna kilar etc. Man har tagit ställning för Östlig förbindelse – punkt. Nacka kommun har material om ekosystemtjänster som bl a behandlar Svindersviksområdet. Varför material som detta inte används för värdering av Österleden är svårförståeligt.

Pågående planering och nya underlag bör tas med i analysen av ett dyrt och långsiktigt projekt som Österleden. Vad som andra statliga organ och forskningen producerat om Österleden och motsvarande projekt bör kommenteras. De historiska vägverksperspektiven uppbackade av anläggnings- och byggindustrin är förlegade och ensidiga.

Samrådsunderlaget innehåller lista på miljömål men är inte specifik för Stockholm och Nacka, I länet har kommunerna fokuserat på vissa miljömål och man har också separat arbetat med klimatet.

Nackas miljömål måste beaktas

Vi menar att den östliga förbindelsen inte är i samklang med de miljömål som Nacka kommun antagit (Kommunfullmäktige 14 mars 2016).

Ett av miljömålen är att minska **växthusgaserna** med 15% till 2020 och med 30% till 2030. Att bygga en motorväg motverkar denna målsättning då biltrafiken ensam står för hela 30% av det totala utsläppet. Ett annat mål är att ha **frisk luft** i kommunen. Att då bygga en motorväg motverkar detta mål då vägar utgör en barriär för människor i stadsmiljön och gör att människorna tvingas ta bilden. Då ökar antalet bilar liksom även utsläppen och buller. Ett tredje mål som Nacka kommun har är att ha en **giftfri miljö**.

Att då bygga en motorväg som medför störande trafikbuller för många människor som kommer att bo runt denna stora vägkorsning är inte att leva i en giftfri miljö. Människornas exponering för buller och skakningar kommer att bli en fara för de boendes HÄLSA. Hjärt- och kärlsjukdomar är högre kring våra stora vägar och är en riskfaktor för förkortad medellivslängd. Vi behöver ingen ytterligare motorväg.

Vägar skapar barriärer

De boende i kommunen hindras av östlig förbindelse att röra sig i stadsrummet mellan de olika stadsdelarna, det blir hinder för bostads, arbete och skolan, människorna kan inte gå eller cykla. De boende kommer då att välja bilen som transportmedel och då ökar trafikmängden och målet för växthusgaser, frisk luft och giftfri miljö kan inte infrias.



Östlig förbindelse leder till intrång och fragmentering av naturmiljön på Henriksdalsberget och Svindersviken. Den avbryter upplevelsevärden i den sk Nacka-Värmdö kilen. Östlig förbindelse motverkar Stockholms läns mål om en grön struktur där innevånarna med lätthet kan promenera i naturen utan att avbrytas av vägar.

Exponeringen för tunnelluft

Yrkesförare som kör exempelvis buss flera timmar om dagen i tunnel hur påverkas de av den stora exponeringen? Det finns många obesvarade frågor kring trafikantmiljö etc. Branta stigningar i tunnlnarna speciellt i bergtunnelalternativet gör att utsläppen ökar. Längden av alternativen bör beaktas och då inklusive underjordiska ramper. Hälsoaspekterna bör belysas i ytterligare underlag. Bostadsmiljöerna vid större leder försämras gradvis. Krav på god arbetsmiljö och pendlarmiljö i föreslagna tunnlar behöver också preciseras.

Felaktigt underlag undergräver förtroendet

Olika rubriker anger viktiga förhållanden men underlag anges mekaniskt utifrån allmänna utgångspunkter för planeringsarbete. Trafikverket har fått beställningar från Sverigeförhandlingen men kring påverkan på människor och miljö är det tunt och ibland helt felaktigt. På sidan 29 finns en karta som anger värdefulla trädmiljöer som är detaljerad på stockholmsidan men inte i Nacka där Ryssbergen inte tas med som en sådan skyddsvärd trädmiljö trots sina flerhundraåriga tallar. Man hänvisar senare till Nackas Grönstrukturprogram som man dock inte kunnat lästa tillräckligt för att göra en korrekt kartbild. Under markanvändning saknas att Ryssbergen är ett blivande naturreservat. Sammanställningen som är felaktig har WSP gjort och är enligt Trafikverket baserad på Nacka kommuns information på nätet.

Trafikverket har inte tillfrågat kommunen om detta underlag utan kommunen får lämna synpunkter som alla andra på naturförhållandena etc. Eftersom kontakter om vägdragningar och mycket annat skett kontinuerligt så visar detta på låg prioritet för kunskapsunderlag om naturmiljön.

Förhandlingen gäller annat än miljökonsekvenser

Sverigeförhandlingen i den del som gäller Östlig förbindelse har fokus på tillgänglighet på väg. Därmed blir förhandlingen obalanserad och överenskommelser före och vid sidan av den formella planeringsprocessen blir tyvärr styrande. Att inget är fastlagt är en sanning med modifikation. Man har kontakter med byggindustrin om olika lämpliga entreprenaddelar av tunnelbygget så teknik och pengar är i fokus. Man tar upp olika miljöfrågor under olika rubriker som man sedan inte beaktar.

Stockholm stad vill tydligen inte vara med och finansiera leden så kostnadernas fördelning fångar i vart fall intresset. För regioninvånarna kommer en eventuell led att synas i framtida skatteuttag oberoende av fördelningen.

Att ha motorväg som medel för tillgänglighet motverkar ett flertal miljömål. Att ta till mer av äldre tiders lösningar kommer att hämma innovationer och därmed tillväxt. Man avstår från att ta fram nya lösningar. Det finns tillräckligt med storstadsområden med trängsel på vägar, smogg och dåliga livsmiljöer i övrigt. Stockholmsregionen bör visa vägen i en annan riktning.



Nacka Miljövårdsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se

Adress:
 c/o Jan Åman
 Plommongatan 9
 138 31 Älta

Kvaliteter i Nacka behöver också belysas

Materialet är Stockholmsfixerat och behandlar Nationalstadsparkens värden vilket naturligtvis är viktigt men Nackas förhållanden behandlas sämre. Detta kanske beror på att Nacka är den kommun som arbetar och har arbetat länge med att få en Österled/Östlig förbindelse. Man är sannolikt beredd att offra en hel del naturmiljö, för att få en led, genom att acceptera störningar både vid trafikplatser och i form av ytterligare bostadsexploatering runt om i kommunen. Det är dock problematiskt för befintliga och nya bostäder i Nacka stad. Omfattande störningarna från ökade trafikmängder med förlust av naturmark, luftkvalitet och buller tillkommer. Ny väginfrastruktur är inte bara bra för bostäder utan ofta tvärt om dvs dåligt.

Stockholmsfixeringen framgår av att två stadsutvecklingsprojekt Hammarby sjöstad och Norra Djurgårdsstaden nämns men inte Nacka stad och dess stadsdelar. Man anger att Nacka har en bostadsprioriterad bebyggelse – vad menas? En naiv jämförelse mellan Stockholms och Nackas småhusandel görs.

Ett utökat T-banealternativ saknas

Man behandlar fyrstegsprincipen men ”analysen” är snäv. Får man inte bättre effekt på klimatutsläpp om T-banan förlängs till Orminge och sedan till Gustavsberg jämfört med att bygga en led som ökar den totala biltrafiken i länet. Inducerad biltrafik bör analyseras bättre. En utökad kollektivtrafikutbyggnad av främst T-banan för att lösa tillgängligheten till Nacka-Värmdö bör analyseras som alternativ till Östlig förbindelse. I en kollektivtrafiksatsning bör också T-bana Skarpnäck-Älta-Tyresö C värderas.

Text om kollektivtrafik och spår i tunnel känns påklistrad för att ge legitimitet till projektet. Var finns naturliga kopplingar till bytespunkter och terminaler i Nacka? Varför tror någon att en del av en motorvägsring är bra för kollektivtrafik? Titta på nuvarande läge: Ingen kollektivtrafik i Södra länken, ingen i Norra länken. På Essingeleden går buss 152 från Liljeholmen via Sundbyberg till Bromma flygplats varje kvart på vardagar, varje halvtimme på helger, dessutom körs ett par nattbussturer en kort sträcka.

Varför utnyttjas dessa existerande motorvägar så lite för kollektivtrafik?

Jo, de är svåra att använda för busstrafik, det fungerar inte att köra in till hållplats utefter vägen och fortsätta.

I likhet med existerande motorvägar är Österleden helt felplanerad om den ska användas för busstrafik. Det finns främst ingen in- och utfart mot Sickla. Man kan bara komma till/från Österleden om man redan kör på motorväg från Södra länken eller Värmdöleden från Värmdö eller från Danviksbron, det går inte att komma ned från Sickla eller t ex Ältavägen, väg 260.

Konsekvensbeskrivning

Både Trafikverkets utredare för Östlig Förbindelse och uppdragsgivaren Sverigeförhandlingen har mycket att lära av den konsekvensbeskrivning som bifogats samrådsförslaget till RUF 2050. Denna konsekvensbeskrivning på sex sidor är en del



Nacka Miljövårdsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se

Adress:
 c/o Jan Åman
 Plommongatan 9
 138 31 Älta

av RUFSSamrådsförslaget bör vara till hjälp för analysen av Östlig förbindelses måluppfyllelse. Det är fråga om en bred konsekvensbeskrivning som innefattar alla hållbarhetsområden.

"Om regionen år 2050 ska vara utan klimatpåverkan kommer svåra val att behöva göras vad gäller framtida investeringar i transportsystemet redan i närtid, vilket samrådsförslaget kunde vara tydligare med." Det samrådsunderlag som nu är aktuellt har liksom samrådsförslaget till RUFSS 2050 samma dåliga måluppfyllelse. Nacka Miljövårdsråd konstaterar att fler motorvägar inte ingår bland de åtgärder och idéer som krävs för att möta klimathotet.

Nacka Miljövårdsråd har också noterat att mycket värdefull naturmark som ansluter till gröna kilar som resultat av tunnelbaneöverenskommelsen har utpekats som exploateringsområden. Nu kräver Sverigeförhandlingen ytterligare bostäder i kommunen i samband med en eventuell Östlig förbindelse.

Det finns underlag om ekosystemtjänster i Nacka kommun så om viljan finns så finns möjligheterna att värna biodiversitet etc. Kommunen har inte alls kommenterat något om det gröna i RUFSS i sitt yttrande. Att det gröna inte har prioritet vid avvägningar kan konstateras i flera planarbeten för Nacka stad. Det är nu åter aktuellt för Nacka kommun att värdera sitt eget underlagsmaterial om miljöfrågor när det gäller Östlig förbindelse.

"Det finns risk för en påtaglig påverkan på regionens naturmiljöer när en stor mängd ny bebyggelse och transportinfrastruktur ska tillföras under kort tid." Denna slutsats i konsekvensbeskrivningen enligt RUFSS 2050 är helt i linje med Nacka Miljövårdsråds bedömning. I kommande skede av konsekvensbeskrivningsarbetet bör dock de lärdomar som görs påverka planens fysiska struktur så att planens nytta när det gäller klimatet mm ökar. Åtgärder som inte ger ökad biltrafik bör utvecklas och prioriteras bättre.

De föreslagna alternativa motorvägarna ger mer gles bebyggelse i perifera delar av Nacka-Värmdö samt ett större bilnehav. Dessa områden får om något dyr och gles kollektivtrafik. Nacka stad får som resultat av tunnelbaneöverenskommelsen mindre grönområde per invånare än Kungsholmen. Att ovanpå detta expandera ytterligare klarar inte bostadsmiljön.

Kollektivtrafik

Trängselproblemen på vägarna går inte att åtgärda genom att bygga ytterligare vägar. Sättet att förbättra framkomligheten på vägarna är istället att satsa på förbättrad kollektivtrafik och cykelinfrastruktur samt att reglera trängselavgifterna så att allvarlig trängsel inte lägre uppstår. T-bana till Orminge skulle vara en lämplig satsning och en viktig länk i ett strukturalternativ med inriktning på kollektivtrafik.

Trafikverket bör sluta att använda planeringsprogram (SAMPERS) där tid för bilister värderas högre än tid för kollektivtrafikresenärer. Alla ska ha lika värde! Sampers har använts i analysen av Östlig förbindelse.

Vägtrafik

Motorvägar som Förbifart Stockholm och Östlig förbindelse (f d Österleden) leder till ökad biltrafik och bör helt utgå ur planeringen. Vägverket har i sin publikation 2003:40 utvärderat Österleden med följande sammanfattning: *"Österleden: Uppfyller ej projektets ändamål. Avlastar inte infartsleder. Ökar inte tillgängligheten i länet. Utgör*



Nacka Miljövårdsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se

Adress:
 c/o Jan Åman
 Plommongatan 9
 138 31 Älta

inte förbifart för långväga trafik. Stärker inte regionala tillväxtcentra." Denna bedömning delas av Nacka Miljövårdsråd.

Som vi tidigare konstaterat är det även tveksamt om en Östlig förbindelse kan användas för kollektivtrafik. Nacka Miljövårdsråd anser inte heller att en ytterligare Skurubro behövs, då vi inte tror att Värmdöledens kapacitet skulle öka (det finns andra flaskhalsar). Vi anser att Nacka bör se över möjligheter till infartsparkering för bilar vid kollektivtrafikpunkter.

Cykeltrafik

Det är viktigt att samtliga regionala cykelstråk upprustas och får god standard, enligt Cykelplan 2030. I första hand vill vi att Cykelplan 2030 ska beaktas vid framtagande av detaljplaner för all nybyggnation, vilket tyvärr inte är fallet idag. Regionala cykelstråk av god standard är nödvändiga för att öka säkerheten och minska restiden för cyklister samt för att kraftigt öka kapaciteten för dessa cykelstråk. Den regionala cykelväg som nyligen byggts på en sträcka av Saltsjöbadsleden visar på ett bra sätt att prioritera cykelpendling. De regionala cykelstråken måste även planeras och byggas för resor över kommungränserna. Även underhållet måste förbättras och samplaneras av kommunerna/Trafikverket, så att cykling tvärs kommungränserna möjliggörs. T ex bör alla regionala cykelstråk sopsaltas vintertid.

Inom tullarna måste kapaciteten för cyklister mångdubblas, då det redan idag uppstår tidsödande och trafikfarliga cykelköer på t ex Munkbroledens cykelstråk. Stödsäkra cykelparkeringar i anslutning till viktiga kollektivknutpunkter bör anläggas. Kanske kan några av de nya enkla jobb som regeringen efterfrågar utgöras av patrullering/bevakning av cykelparkeringar? Man bör även förbättra möjligheten att ta med cyklar på pendeltåg och eventuellt spårvagnar, Saltsjöbanan, t ex genom att inreda separata cykelvagnar? Kollektivtrafikens båtar bör vara utformade för att enkelt ta ombord cyklar och barnvagnar.

Nacka Miljövårdsråd

Jan Åman
Ordförande

Detta remissvar är utlagt på <http://www.nackamiljo.se/miljopaverkanosterled.pdf>



Nacka Miljövårdsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se

Adress:
c/o Jan Åman
Plommongatan 9
138 31 Älta