



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

Nacka 2020-05-15

Trafikverket Region Stockholm
17290 Sundbyberg
TRV 2018/125435
trafikverket@trafikverket.se

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

Kopia till:
Länsstyrelsen i Stockholms län
stockholm@lansstyrelsen.se

Synpunkter på precisering av riksintresse för Östlig förbindelse, TRV 2018/125435

Sammanfattning

Nacka Miljövrårdsråd önskar att all vidare projektering som rör Östlig förbindelse inklusive riksintressepreciseringen avbryts. Arbetet kanske kan tas upp i annan form i framtiden när förutsättningarna kring transporter och klimat förhoppningsvis klarnat. Systemet med utpekande av riksintressen för kommunikationer bör snarast ses över i sin helhet.

Det är fel att precisera riksintresset Östlig förbindelse eftersom motorvägen förhindrar att mål för klimatpåverkande utsläpp kan uppfyllas. Ordet klimat nämns inte över huvud taget i dokumentet. Nacka Miljövrårdsråd konstaterar att syftet och planeringsunderlaget är otydligt och därmed förslaget till precisering. Det framgår inte varför den aktuella korridoren med sina trafikplatser valts och inte heller vilken förprojektering åren 2012-18 som varit styrande och hur denna har kompletterats därefter i samverkan med inblandade kommuner samt länsstyrelsen. Varför preciseras riksintresset enligt det aktuella förslaget? Vems ansvar är det att spårtrafik inte säkras utan endast möjligheten till en av flera studerade vägtrafiklösningar?

Att precisera just nu ger inte mervärde. Behovet av en förbindelse i ungefär det aktuella läget ligger sannolikt långt fram i tiden då behov av andra sträckningar och funktioner sannolikt blir aktuella. Svårigheterna med genomförandet av Förbifart Stockholm, tekniskt, ekonomiskt och



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

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

miljömässigt, visar med all tydlighet att eftertanke behövs. Det aktuella riksintresseärendet för Östlig förbindelse tycks helt utgå från föreställningen att finansiering kan ordnas och att byggstart kan ske i närtid. Det alternativ som säkras är i stort den tidigare Österleden med sin sänktunnel. Denna är dyr och kommer sannolikt att påverka Nationalstadsparken så negativt att den inte blir tillåten. Muddringen för en sänktunnel rör upp och sprider gifter i vattenförekomsten Strömmen så att gällande miljö kvalitetsnormer sannolikt hindrar den vattenverksamhet som krävs.

Gamla beräkningar om ökning av vägtrafiken presenteras men inget om exempelvis tunnelbanan till Nackas inverkan på trafikmönstret. Utbyggnad av tunnelbana till Nacka och sedan vidare mot Orminge kopplat med tät stadsbebyggelse är mer klimatsmart än Östlig förbindelse och liknande motorvägssatsningar som skapar spridd bebyggelse och en ökad bilavvändning.

De busslinjer som erbjuds enligt förslaget ger knappast något mervärde då de aktuella målpunkterna förbinds väl med annan kollektivtrafik. Sickla är en viktig knutpunkt för spår- och busstrafik men har ingen koppling till de föreslagna busslinjerna. Trafikverket frågar om riksintressepreciseringen ska omfatta trafikplats Frihamnen samtidigt som en busslinje presenteras som har hamnen som en målpunkt. Finns så mycket plats att trafikplatsen kan genomföras utan hinder för annan markanvändning eller är det bussförbindelsen som har diskutabelt värde? Det är kanske oron för störande biltrafik via just denna trafikplats som motiverar frågan. Tyvärr är det liknande problem vid varje trafikplats på motorvägar i tät stadsbygd så det är också en systemfråga. Trafikplatsen i Sickla är inget undantag. Den omöjliggör god byggd miljö i dess närhet.

Trafikverket har inte Nacka Miljövårdsråd på sändlistan trots att föreningen är remissinstans i planärenden och specifikt yttrat sig över samtliga ärenden angående Österleden/Östlig förbindelse. Att Naturvårdsverket inte är med på sändlistan är dock värre.

Förslaget alstrar flera frågor genom sin otydlighet.

- Vem är beställare av preciseringen?
- Varför föreslås denna precisering som inriktas på en specifik väglösning av många alternativ?
- Vem ansvarar för att just detta alternativ till sträckning valts samt varför spårförbindelse inte finns med?
- Är den valda sträckningen bättre än andra med tanke på bergkvalitet och vattenfrågor?
- Är den stora detaljeringsgraden kanske ett hinder snarare än en hjälp när projektet långt i framtiden ska anpassas till då rådande förutsättningar?
- Vilka underlag och projekteringsdokument ligger till grund för förslaget?
- Hur har samverkan med kommunerna och Länsstyrelsen skett och dokumenterats?
- Vilka bostadsprojekt/avsnitt har kommunerna framfört där riksintresseförtydligande behövs?
- Vad är mervärdet av en precisering när projektet är osäkert bl a utifrån klimat och miljömål?

Även om det remitterade förslaget är otydligt så ger det möjlighet att ytterligare diskutera trafikförsörjnings- och bostadsplaneringen i berörda kommuner. En fördjupad översiktsplan för Nacka stad enligt Plan och bygglagen behövs. Den strukturplan för Nacka stad som finns är till för dialog med byggintressenter men inte för samråd med Nackaborna eller andra som normalt är remissinstanser som t ex Trafikverket.

Trafikverket (tidigare Vägverket) talar återkommande med kluden tunga

Sedan decennier har man utifrån trafikprognoser baserade på "business as usual" förespråkat Ringen med Österleden, numera benämnd Östlig förbindelse. Argumenten har varierat men har



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

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

återkommande fått stöd av stora delar av näringslivet och politiken. Nacka och Värmdö kommuner har återkommande argumenterat för behovet och att staten bygger och till största del finansierar. Stockholm har sagt nej till medfinansiering. Marknadsföringen av Östlig förbindelse har varit omfattande. En ring är en magisk symbol. Fakta om hur ringleder fungerar där de byggts lyfts inte fram av Trafikverket eller andra intressenter. Östlig förbindelse matar biltrafik mot innerstaden. Bilar tar stor plats på bekostnad av andra markanspråk.

Inom Trafikverket tas tid efter annan fram rapporter som visar svårigheten att nå viktiga miljömål med utbyggnad av vägtrafiksystemet. Inget av detta integreras i projektering och investeringsplanering. Trafikverket tror att man kan få finansiering via trängselskatter samtidigt som dessa ska hålla nere trafikvolymerna för att förhoppningsvis nå utsläppsmål.

Det aktuella förslaget till riksintresseprecisering är en fortsättning på en förlegad utbyggnadsfilosofi. 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 inte förbifart för långväga trafik. Stärker inte regionala tillväxtcentra.

Tveksamhet till Österleden finns sedan tidigare även inom Väg-/Trafikverket men ändå återkommer projektet ständigt i olika form.

Förhandlingar med ett snävt fokus på byggande styr planeringen

Redan beslutade och resurskrävande överenskommelser och investeringsplaner inarbetats i den kommunala och regionala planeringen men det saknas en analys av i vilken mån de är anpassade till den bredare planeringens sociala och miljömässiga målsättningar. En bred konsekvensbedömning i arbetet med RUF 2050 visade detta tydligt. Det är därför angeläget att så snart som möjligt inleda ett arbete med att samordna mål och underlag för planeringen även för Trafikverkets vägplanering. Samhällsplaneringens olika aktörer bör utgå från målsättningar och prognoser som inte i väsentliga avseenden skiljer sig åt.

RUF 2050 pekar på att omställningen måste ta fart. Trots vissa utsläppsminskningar riskerar buller, negativ hälsopåverkan och trängseln kvarstå som problem i regionen. Till dess det klargjorts att regionen kan klara klimatåtagandet kan sådana utbyggnadsåtgärder av vägnätet som påtagligt ökar trafikarbetet behöva skjutas på till dess att förutsättningarna för biltrafikens roll i den regionala tillgängligheten klarnat.

Klimat- och miljömål måste integreras i vägplaneringen

Remissmaterialet grundar sig på vägtrafiktillväxt som är totalt ohållbar och skulle förstöra möjligheterna att nå klimatmålen och flera andra miljömål. Den pågående klimatkatastrofen verkar Trafikverkets tjänstepersoner i detta ärende helt missat, liksom klimatlagen som säger att koldioxidutsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent till 2030.

Trafikverket konstaterar i sin rapport "Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser — ett regeringsuppdrag" att även om vi klarar att öka försäljningen av elbilar rejält så måste biltrafiken minska med 30 procent i Sverige. I storstäderna där förutsättningarna är bäst, konstaterar Trafikverket att trafiken måste minska ännu mer.

Trafikverkets slutsats är att en minskning av vägtrafiken med över 30 procent skulle innebära att det befintliga vägnätet med råge skulle räcka till för nyttotrafiken, för transporter av varor, för utryckningsfordon och för klimatsmart kollektivtrafik. Trafikarbetet utfört av privata bilar måste minska. Fossilfria fordon ersätter inte snabbt nog dagens fordon. Dessutom orsakar produktionen av elbilar större utsläpp än produktionen av fossildrivna fordon och batterier behöver bytas ut efter några år.



Om Nacka och Stockholm mår om sina invånare borde kommunerna jobba för ett transportsnålt samhälle och en samhällsplanering som inte ökar privatbilismen. I stället för Östlig förbindelse behövs satsningar på mer pålitlig och trivsamt kollektivtrafik med smidiga byten, utbyggd cykelinfrastruktur i länet, båtpendling, fler bussar och kollektivtrafik som är tvärgående.

Västra Sicklaön/Nacka stad ligger liksom Innerstaden inom den centrala regionkärnan
Trafikplatsen för Österleden i Sickla är omfattande hur den än preciseras. Östlig förbindelse kräver stort utrymme och påverkar den täta stadsbygden i Nacka liksom den gör i Stockholm. Frågan är hur stora trafikmängder som bostadsmiljöerna i Nacka stad klarar. Trafikverket och Nacka kommun kan hämta viktig information från RUF 2050. Buller och dålig luftkvalitet innebär begränsningar för bostadsbyggandet. En uppföljning krävs i Nacka och regionen i övrigt.

Bullerfrågan är en viktig faktor att beakta vid markanspråk för såväl vägar som bostäder
Buller påverkar hälsa och välbefinnande och hamnar högst upp på listan över allvarliga störningar i samhället. Utredningsområdet omfattas av ett tätbebyggt område som redan i dagsläget är påverkat av buller från vägar som går i ytläge. Värmdöleden, Järlaleden och Lidingövägen är exempel på bullerkällor som bidrar till den totala bullersituationen. Även Norra länken och Södra länken bidrar till buller där vägarna går i ytläge och vid tunnelmynningar.

Riktvärden gällande trafikbuller utomhus återfinns bland annat i propositionen 1996/97:53 Infrastrukturriktning för framtida transporter. Riktvärdena avser trafikbuller och gäller vid nybyggnad av bostäder och vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikleder.

Östlig förbindelse förväntas leda till en ökad trafikbelastning på Norra länken, Värmdöleden, östra delen av Södra länken samt Roslagsleden (Norrtäljevägen, E18) och för områden invid dessa vägar förväntas bullerljudnivåerna att öka. I de områden där den östliga förbindelsen går i ytläge (tunnelmynningar och trafikplatser) kommer bullerljudnivåerna att öka och åtgärder kommer att behövas vidtas för att inte riktvärden ska överskridas.

Vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av väg finns specifika riktvärden att förhålla sig till. Dessa är lägre än riktvärden för buller i befintlig miljö vilket medför att många boende kommer att erbjudas bullerskyddsåtgärder och därmed en förbättrad ljudmiljö.

Nacka Miljövårdsråd konstaterar att bullerstörningarna längs Värmdöleden redan är omfattande och att störningarna kan komma att öka om Östlig förbindelse genomförs och Trafikverkets förväntade biltrafikökning sker. Trafikverkets kartor redovisar tre gånger större område som berörs av riksintressets buller i Nacka jämfört med motsvaranden bullerområden i Stockholm. Ska Nacka stads signum vara motorvägar och bostadsmiljöer med buller och luftkvalitetsproblem?

Luftkvalitet behöver hanteras i stadsmiljön

Luftkvaliteten vid markförläggning och i tunnel bör analyseras vid preciseringen både ur ett trafikant- och boendemiljöperspektiv. Nacka Miljövårdsråd undrar var luftkvaliteten kan förväntas göra planerat bostadsbyggande olämpligt. Vilka ventilationstorn, rökgasavvecklingstorn och tunnelmynningar påverkar bostadsbyggandet? Att allmänt ange att ventilationstorn ryms inom utpekade korridorer är oprecist och inte intressant ur ett bostadsmiljöperspektiv där konsekvenserna av placeringen i stadsbygden istället måste värderas. De långa tunnlar under Sickla som förbinder Värmdöleden med Östlig förbindelse bör i sin helhet analyseras i ett luftkvalitetsperspektiv. Hur samverkar Trafikverket och Nacka kommun kring luftkvaliteten längs olika avsnitt av Östlig förbindelse och dess tänkta anslutning till Värmdöleden?

Luftkvalitet i tunnel är inte kommenterad i materialet

Det finns stora osäkerheter kring dimensioneringen av ventilationssystemet och vilka krav som



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

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

sätts på tunnelluftens renhet från partiklar och kväveoxidhalt. Med stor sannolikhet kommer luften att behöva bytas ut från huvudtunnlarna, det vill säga att förorenad luft sugts ut och ren luft blåses in i tunneln. Förorenad luft från luftutbytesstationerna leds via tunnlar till ventilationstorn där luften förs upp till den höjd som behövs för att få tillräcklig utspädningseffekt. Förorenad luft ventileras också ut via tunnelmynningar. I de fall då bostäder finns nära tunnelmynningarna kan ventilationsluften behöva avledas via avluftstorn nära mynningarna. Sådana torn behövs i Sickla, Frihamnen och Ropsten och ryms enligt Trafikverket inom preciseringen av vägutrymmet.

I SAMRÅDSUNDERLAG Östlig förbindelse Stockholm och Nacka kommuner, Stockholms län, Väg- och järnvägplan 2016-10-18 ges följande information om luftkvalitet i tunnel:

Krav på luftkvalitet i tunnlar

De luftföroreningar som förekommer i trafikmiljön finns även i högre halter i tunnelluft. Luften i tunneln påverkas av till exempel vilka fordon som passerar, slitage av däck, hjul, strömskena och bromsar. Det finns inga internationella, nationella eller regionala gräns- eller riktvärden för inomhusluft i tunnelmiljöer. Befintliga miljö kvalitetsnormer gäller endast för luftkvaliteten i utomhusluft.

Luftkvalitet i tunnel

En tunnelresenär exponeras för partiklar under en kort tid, men halten av partiklar är hög och av en annan sammansättning än vad som normalt gäller för urban utomhusluft. Trots att exponeringen är kort kan den dos som människor utsätts för bli väldigt hög om luftföroreningshalterna är höga. Särskilt utsatta är människor som redan har sjukdomar i luftvägar, hjärta eller kärl samt äldre människor och barn. Barn är extra känsliga eftersom barns lungor är under utveckling samt att de blir mer exponerade per kilo kroppsvikt jämfört med vuxna.

Trafikverket startade 2012 ett forskningsprogram som ska leda fram till förslag på riktvärden i Förbifart Stockholm och andra vägtunnlar. Forskningen bedrivs av etablerade forskare på flera olika institutioner och inriktas på att öka kunskaperna kring hur tunnelluft påverkar hälsan och att utifrån detta kunna föreslå riktvärden. Projektet bevakar framdriften av forskningsprogrammet.

Vad har Trafikverket m fl kommit fram till vad gäller denna fråga? Hälsospekten är viktig både ur trafikant- och yrkeschaufförspektiv. Östlig förbindelse är den första längre motorvägstunnel där busstrafik föreslås. Ingen busstrafik finns i tunnarna i Södra länken eller Norra länken. Har Trafikverket haft dialog med SL och Trafikförvaltningen i denna fråga?

Nackas översiktsplan behandlar inte anslutning till Östlig förbindelse

Nacka kommun har inte behandlat anslutningarna mellan Östlig förbindelse och Värmdöleden och därmed är översiktsplanen från 2018 inte aktuell. Nackas invånare har inte fått möjlighet till samråd enligt Plan- och bygglagen kring denna anslutning som är helt avgörande för projektet. De kommunomfattande översiktsplanerna från 2012 respektive 2018 har bara schematiska redovisningar. Det är anmärkningsvärt att kommunen inte i en öppen process behandlar den förbindelse som man med jämna mellanrum säger sig vilja ha. Kommunen avser att bygga ett flertal bostadsområden intill trafikplatsen med sina fyra tillkommande tunnelmynningar, tråg och ramper. Vägavsnittet ligger med Alphyddan/Finntorp/Järlahöjden på ena sida och Svindersvik/Ryssbergen på andra sidan. Värmdöleden ska breddas för att möjliggöra anslutningen till Östlig förbindelse. Ett stort område påverkas av buller från det utpekade riksintresset som österut sträcker sig till Kvarnholmens trafikplats. Både befintliga och planerade bostäder berörs. Nackas invånare måste inbjudas till samråd med tanke på riksintressets/väglösningens bullerzon men också dess krav på stora tillkommande hårdgjorda ytor. Inga av kommunens kartor och modeller över det framtida Nacka stad redovisar detta. Hjärtat av Nacka stad kommer att domineras av ett enormt trafikmaskineri. Har Nacka kommun



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

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

tidigare framfört krav på anslutningarna till Östlig förbindelse och har Trafikverket yttrat sig över kommunens översiktsplaner, program och detaljplaner som ligger i anslutning till riksintresset och redovisat konflikter?

Vissa detaljplaner har anpassats till tidigare riksintresse

Nacka kommun har genom åren anpassat flera detaljplaner till Österleden/Östlig förbindelse. Den senaste är Nobelberget. Ofta har det gällt bestämmelser för område där man inte får borra eller schakta under ett visst djup. Krav på viss grundläggning av bostadshusen har också förekommit. Det har varit fråga om att med juridiskt bindande detaljplaner tillgodose riksintresset.

Det finns dock ett exempel på hur Nacka kommun antar en detaljplan 2019 med bostäder som försvårar ett eventuellt bygge av Östlig förbindelse i det preciserade området som också varit riksintresse sen tidigare. På fastigheten finns idag ett kontorshus ursprungligen för Finnboda varv. Här anger planen bostadsanvändning och dessutom tillåts en tillbyggnad intill plats för rökgasevakivering för vägtunnel enligt gällande intilliggande plan antagen 2015. Bostäder tillåts mellan kajen och platsen för rökgasevakivering. Detta görs utan att underlag tagits fram. Att trafikverket eller länsstyrelsen inte reagerat är anmärkningsvärt. Även om det är tveksamt om Östlig förbindelse kommer att genomföras så bör systemet med riksintressen enligt miljöbalken respekteras. Den som inte tror på Östlig förbindelse har anledning att vara tacksam för kommunens grus i maskineriet.

Om förbindelsen skulle byggas blir det på nackasidan av Strömmen som huvuddelen av arbetet med projektet kan ske med tanke på att större arbeten i Nationalstadsparken på djurgårdssidan inte kommer att tillåtas. Att Nacka kommun som i detta fall prioriterar några tiotal bostäder före riksintresset visar att systemet inte fungerar. Plan från 2015 som ska tillgodose riksintresset med ett område för rökgasevakivering följs av en plan för bostäder med entré och fönster 5-10 meter därifrån. Arbetet med sänktunneln delen har beräknats till 5-6 år.

Trafikverket och Nacka kommun är inte ense om riksintressepreciseringen.

Nacka kommun anser att Trafikverkets precisering inte är tillräcklig. Kommunen anser att de korridorer på mark och under mark som anges är för omfattande och att de därmed hindrar bostadsbyggandet i delar av Sickla och längs Värmdöleden. Kommunen är inte ense med Trafikverket om hanteringen av bullret heller. Det är anmärkningsvärt att kommunen inte tidigare tagit fasta på de effekter som ett stort infrastrukturprojekt som detta ger. Att nu vakna och se att bostadsbyggandet kan påverkas är väl sent. Trafikverket borde tillsammans med kommunen analyserat befintliga och planerade detaljplaner redan tidigare så att frågan behandlats i Nackas översiktsplan och planprogram. Kommunen skyller ifrån sig och menar att staten på olika sätt hindrar kommunen att uppfylla sin del i tunnelbaneöverenskommelsen att bygga 13500 bostäder. Riksintressepreciseringen påverkar bostadsbyggandet i begränsad omfattning. Trots allt är det främst bostadsmarknaden som viker.

Kommunen vill nu starta ett med Trafikverket gemensamt arbete kring en detaljerad projektering och en ännu mer detaljerad riksintresseprecisering. Detta skulle låsa fast en viss sträckning och en viss utformning som hindrar de alternativa förslag som kan bli aktuella på lång sikt.

Nacka Miljövårdsråd

Mats Husén

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



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

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