

Trafikverket
Ärendemottagningen
Box 810
781 28 Borlänge

2015-04-13

För kännedom:
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden, Nacka kommun

Remissvar angående vägplan för Trafikplats Kvarnholmen, Ärendenummer TRV 2014/49933

Sammanfattning

- Trafikplats Kvarnholmen är onödig och bör inte byggas
- Planeringen saknar klimatperspektiv
- Trafikplats Kvarnholmen ökar trafiken på Värmdöleden och bidrar till att upprätthålla ett bilberoende transportsystem
- Miljökvalitetsnormer för partiklar (PM10) riskerar att överskridas
- Tillgängligheten för cyklister och gående försämras, inte minst tillgängligheten till Ryssbergen

Trafikplats Kvarnholmen är en felsatsning

Naturskyddsföreningen i Nacka anser att den nu föreslagna trafikplatsen är onödig och dessutom leder till ökade problem med luftföroreningar och risk för överskridande av miljökvalitetsnormer för PM 10. Även utifrån behovet av att anpassa transportsystemet till klimatmålen är den föreslagna trafikplatsen en felsatsning. Utbyggnader i vägnätet leder till ökad biltrafik när vi istället behöver minska vägtrafiken för att klara såväl klimatmålen som andra miljömål. Vi har motsatt oss Kvarnholmsförbindelsen av dessa skäl och vi ser ingen anledning att nu öka de negativa effekterna av den. Trafikverket argumenterar faktiskt mot sin egen lösning i *Förstudie Väg 222 Trafikplats Kvarnholmen, 2012*.

På sid 5 står följande: *"I anslutning till ovanstående slutsats finns viktiga aspekter att beakta i det fortsatta arbetet. Dels riskerar Värmdöleden att bli överbelastad mot år 2030 och en ny trafikplats innebär då en ytterligare belastning i systemet. Dels kan en ordentlig satsning på attraktiv kollektivtrafik från Kvarnholmen mot Slussen ha stora möjligheter att ta en större del av transportbehovet än vad som tidigare antagits. Eftersom Värmdöleden riskerar bli överbelastad, är det speciellt viktigt att innerstadsnära exploateringsområden likt Kvarnholmen, i första hand trafikförsörjs med kollektivtrafiklösningar. På så sätt avlastas infartslederna mot Stockholm och framkomligheten kan klaras från mer externa områden. Ytterligare en aspekt är att när planerna för Danvikslösen/ombyggd trafikplats Henriksdal blir genomförda, kommer behovet av en trafikplats på Värmdöleden att minska eftersom den nya trafikplatsen teoretiskt kommer att klara stor del av trafikarbetet från nordvästra Sicklaön i relationen till/från Stockholm."*

Trafikverket tycks inse att det blir problem med att öka vägtrafiken och att områden som Kvarnholmen i första hand bör försörjas med kollektivtrafik. Det är mycket märkligt att man ändå framhårdar i att den nu föreslagna trafikplatsen behövs. Det tycks som att de kortsiktiga

lösningarna väljs trots att man inser att Värmdöleden i framtiden riskerar att bli överbelastad. Lägger man till detta också den ökade klimatpåverkan blir det än tydligare vilken felsatsning Trafikplats Kvarnholmen är.

Klimatpåverkan inte beskriven

Miljömålet *Begränsad klimatpåverkan* nämns någon enstaka gång i förstudien och i planbeskrivningen men klimatfrågan behandlas inte på ett seriöst sätt. Någon analys av hur trafikplatsen förhåller sig till klimatmålen finns inte. Vår uppfattning är att trafikplats Kvarnholmen upprätthåller ett bilberoende transportsystem som motverkar såväl klimatmålen som andra miljömål.

Någon seriös analys enligt fyrstegsprincipen har inte heller gjorts. I förstudien sägs att: *”Åtgärder enligt steg 1 och 2 har inte varit föremål för någon omfattande analys och omnämns därför översiktligt.”* Vi menar att de två första stegen i fyrstegsprincipen, tänk om – åtgärder som kan påverka behov av transporter och transportsätt och optimera – åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon, är de viktigaste att noga analysera. Vi ser ofta att man alltför snabbt landar i steg 4, bygg nytt.

För att vi ska klara att minska utsläppen av koldioxid med 30 % till 2030 som regionen har kommit överrens om måste den prognostiserade trafikökningen minska. Detta mål är i sig inte tillräckligt högt utan utsläppen måste minska betydligt mer än så vilket ställer ännu större krav på att minska på vägtrafiken och att planera samhället så att en sådan minskning är möjlig.

Risk för att miljö kvalitetsnormer överskrids

Vi ifrågasätter slutsatsen att trafikplats Kvarnholmen inte bidrar till att miljö kvalitetsnormerna för partiklar, PM10, överskrids. I PM Luftkvalitet, 2015, sägs: *”Uppgifterna angående överskridande av miljö kvalitetsnormerna längs väg 222 är inte entydiga. Vissa rapporter pekar på att dygnsmedelvärdet av partikelhalten (PM10) överskrider gränsvärdet 50 µg/m³ inom ett område närmast vägen medan andra rapporter pekar på att detta inte är fallet.”* Vi menar också att det inte är säkert att den framtida dubbdäcksanvändningen minskar så mycket som beräknas idag. I rapporten *”Prognoser för emissioner till luft till år 2030”* (SMED Rapport Nr 95 2011) från Svenska Miljöemissionsdata framkommer att dubbdäcksanvändningen kommer att minska men *”hur stark den nedåtgående trenden blir beror på flera faktorer t.ex om regeringen inför ytterligare styrmedel (miljözon, skatt etc) (sid. 6).”* Enligt rapporten bedöms dubbdäcksanvändningen minska i jämn takt fram till 2020 vilket innebär en minskning med 8,8 procent mellan 2009-2020. Sedan bedöms nedgången brytas då rapporten anger att *”mellan 2020 och 2030 antas andelen dubbade vinterdäck vara oförändrad”*

I PM Luftkvalitet sägs också att: *”För att få ett säkrare underlag för bedömning av de framtida halterna krävs att mätningar av partikelhalten (PM10) utförs längs väg 222 under en längre period. Detta skulle möjliggöra att minska osäkerheten i beräkningsresultaten vid modellering genom att nya beräkningar kan kalibreras mot uppmätta halter.”* Vi menar att sådana mätningar bör göras innan planeringen fortskrider och att man inte kan gå vidare med planeringen med så stora osäkerheter angående miljö kvalitetsnormerna.

Nackdelar för gång- och cykeltrafikanter

Den föreslagna trafiklösningen innebär stora nackdelar för gång- och cykeltrafikanter och tillgängligheten till Ryssbergen. Den planerade rondellen vid sydsidan och droppen på norra sidan förefaller dessutom inte vara förenlig med Nacka kommuns planer för centrala Nacka där man istället planerar för korsningar som tar minimalt med mark i anspråk.

Betydande miljöpåverkan

Med hänvisning till ovanstående anser vi att trafikplats Kvarnholmen utgör en betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalkens 6 kap ska upprättas.

Ronny Fors

Ordförande Naturskyddsföreningen i Nacka