



Trafikverket, Ärendemottagningen

Box 810, 781 28 Borlänge

2014-12-19

För kännedom:

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden, Nacka kommun

Planavdelningen, Länsstyrelsen Stockholm

Trafiknämnden, Stockholms läns landsting

## **Yttrande över Trafikverkets vägplan, granskningsförslag, för ny Skurubro, väg 222.**

### **Inledning**

Vi tror att det är viktigt att inse att en ny Skurubro inte löser de långsiktiga trafikproblemen i Nacka och Värmdö. Köer uppstår också närmare Stockholm och det är något som man inte kan bygga bort genom att tillföra mer vägkapacitet. Istället måste biltrafiken minska och kollektivtrafikandelen öka betydligt. Dessvärre planeras det för det omvända förhållandet. Med nu befintliga infrastrukturplaner kommer kollektivtrafikandelen i Stockholms län att minska. Istället för att bygga mer vägar behöver alla resurser satsas på kollektivtrafik. De satsningar på tunnelbana som nu planeras är inte tillräckliga. Spårtrafik skulle behövas byggas ut även till Värmdö.

### **Trafikprognoserna**

Trafikverket menar att trafiken kommer att öka med ca 60 % på Värmdöleden till 2040. Detta trots att vägtrafiken inte ökat i Sverige sedan 2008 trots ökad befolkning och ekonomisk tillväxt. Den faktiska utvecklingen av trafiken går helt emot de prognoser Trafikverket och dåvarande Vägverket utgått från i sin planering. Prognoserna har alltså slagit helt fel. Trafikverket brukar hävda att detta beror på konjunkturen och att trafiken snart kommer att börja öka igen. Bland trafikforskare talas det mer om att det vi ser är ett trendbrott i synen på bilen och hur vi använder den. Även om det kan vara svårt att veta orsakerna är det en utveckling vi borde bejaka och stödja. Vi vet att trafiken måste minska med 20 % om vi ska klara klimatmålen, detta säger Trafikverket själva, så den faktiska utvecklingen av trafikflödena borde välkomnas.

Även vad gäller Skurubron tycks trafikprognoserna slagit helt fel. Enligt planhandlingarna färdas i nuläget 65100 fordon per dygn på Skurubron. I PM Trafikanalys sägs på sid 8: *För att få fram trafikefterfrågan för nuläget har 2007 års efterfrågan från Sampers interpolerats fram med hjälp av 2030 års Sampers-efterfrågan.* Siffran bygger alltså enbart på modeller. På Trafikverkets webbsida, Om projektet, väg 222 Skurubron, sägs att *Dagligen passerar drygt 52 000 fordon bron.* Vilken siffra är det som gäller? Vad vi kan förstå är siffran 52000 fordon den faktiska trafikmängden idag medan siffran 65100 enbart bygger på prognoser som uppenbarligen slagit väldigt fel.

Trafikverket medger också att trafiken endast ökat marginellt på Värmdöleden mellan 2005 och 2009. I Arbetsplan väg 222, Skurubron – Boovägen, ny påfartsramp vid Björknäs, Objekt nummer: 8446032 Tekniskt PM Trafik 2010-12-15 samrådshandling, står på sid 8 följande:

*För framräknade trafikflöden 2015 har trafiken på lokalgatunätet räknats upp med 2,5 % per år från 2010 till 2015. Denna uppräknings är vald utifrån kommunens riktlinjer. För trafiken på Värmdöleden har trafiken räknats upp med 2% per år. I den uppräknings finns många osäkerheter eftersom trafiken på Värmdöleden endast växt marginellt mellan 2005 och 2009. Vidare antas den kapacitetsbegränsning som finns över Skurusundet bidra till att trafiken inte kan öka i samma omfattning.*

Trots att trafiken inte alls ökat på många år antas ändå en trafikökning på 2 % per år trots att det, som man själva säger, finns många osäkerheter. Vi har svårt att förstå detta resonemang. Här säger också Trafikverket att kapacitetsbegränsningen gör att trafiken inte kan öka i den prognostiserade omfattningen. Det är en väl etablerad sanning att kapacitetshöjande åtgärder i vägnätet leder till ökad trafik. Vilket alltså kommer att göra det svårare att nå klimatmålen. Vi har nu en positiv utveckling där vägtrafiken inte ökat på flera år trots ökad tillväxt. Ska denna utveckling fortsätta och ska vi till och med kunna minska trafikmängderna? Det avgörs bl.a. av vilka infrastrukturinvesteringar vi gör. Att då öka vägkapaciteten över Skurusundet är kanske inte det självklara valet. Istället bör man planera för spårtrafik över Skurusundet och spårförbindelse till Värmdö för att kraftigt förbättra kollektivtrafiken så att den kan bli ett alternativ till bilen.

Den nya påfartsrampen i Björknäs tycks ha kraftigt minskat både köbildning och olyckor. Detta borde utvärderas under en längre tid innan beslut fattas om en ny vägbro enligt förslaget.

## **Klimat**

I miljökonsekvensbeskrivningen(MKB) står: *Då minskningen av utsläppen av koldioxid inte klarar ett mål om 30-80 procents minskning, bedöms vägplanen (trafikanläggningen) sammantaget innebära stora negativa konsekvenser för klimatet.*

*Vägplanen bedöms således i otillräcklig grad vara anpassad för en samhällsutveckling där regionens utsläpp av klimatgaser reduceras successivt och bestående. Förändringar och ytterligare åtgärder kommer att krävas för att uppnå gällande miljömål och nationella åtaganden.*

*Några åtgärder som tillämpas redan idag men som bör utvecklas vidare är:*

- *Fortsatt arbete med Mobility Management.*
- *Åtgärder som ökar attraktiviteten i att resa kollektivt över Skurusundet.*

I MKB:n visas också det stora glapp mellan vilka utsläppsminskningar vi behöver göra och de väntade utsläppen med beslutade

Vi vill här lyfta upp vad Trafikverket själva säger om klimatmålen:

### **Trafikverkets övergripande slutsatser**

- *Den prognostiserade utvecklingen med dagens fattade beslut visar på ett allt större glapp till målen.*
- *Det krävs en förändrad inriktning i utveckling av samhälle och infrastruktur för att nå målen.*
- *Det går att nå målen men det krävs en långsiktig målbild och internationell samverkan.*
- *Vi behöver börja nu! Förändringar av samhällsstrukturer tar tid.*
- *Det går att nå klimatmålen och samtidigt behålla och förbättra tillgängligheten.*

<http://www.trafikverket.se/Aktuellt/Nyhetsarkiv/Nyhetsarkiv2/Nationellt/2012-12/Klimatmal-och-god-tillganglighet-gar-hand-i-hand/>

Detta talar mot att nu satsa på en vägbro. Ett av funktionsmålen säger att *"framtida spårförbindelse över Skurusundet ska inte omöjliggöras"*. Vi tycker att det är ett absolut krav att en ny Skurubro ska förberedas för spårtrafik.

### **Peak oil och peak car**

*"Oljeproduktionstopp, engelska peak oil, den tidpunkt då den globala oljeproduktionen når ett maximum för att sedan kontinuerligt avta. Detta inträffar då produktionen av olja från nya fyndigheter inte kan kompensera för avtagande."* Så säger Nationalencyklopedin om peak oil eller oljetoppen. Om den redan har inträffat eller kommer i en snar framtid är omdiskuterat. Effekterna blir stigande energipriser. Vi vill se en analys om riskerna med kraftigt stigande energipriser till följd av peak oil, och hur det påverkar utgångspunkterna för nya Skurubron. Detta perspektiv borde finnas med i all samhällsplanering men trafikprognoser tycks fortfarande göras utan att hänsyn tas till kraftigt stigande energipriser. Anpassningen till ett lågenergisamhälle kan ta många år - det är hög tid att börja nu.

Som vi tidigare skrivit har biltrafiken inte ökat i Sverige sedan 2008, denna utveckling ser man över hela västvärlden och man talar om peak car, eller peak car use. Det är en mycket positiv utveckling som rimligen borde stödjas. Detta perspektiv finns oftast inte heller med i samhällsplaneringen. Peak oil och peak car gör att vi måste se på infrastrukturplaneringen med nya ögon och inte fortsätta planera som om det fortfarande är 1960-tal.

### **Kompensationsåtgärder**

Värdefull natur tas i anspråk om nya Skurubron byggs. Framförallt gäller det den s.k. eckbacken i Skuruparken med ett flertal månghundraåriga ekar men också ett område med hållmarkstallskog i Skuruparken. Trafikverket föreslår ett antal kompensationsåtgärder som listas i bilaga 4 till MKB:n. Vi välkomnar de föreslagna åtgärderna som verkar genomtänkta. Vad vi skulle vilja tillägga är satsningar på faunapassager. T.ex. skulle områdena under broarna utformas på ett sådant sätt att även djur kan röra sig där. Groddjur är under en stor del av året landlevande och behöver därför kunna röra sig mellan dammarna och omgivande naturmark. Grodtunnlar och andra faunapassager skulle behövas mellan Skuruparken området med dagvattendammarna.

Viktigt är givetvis att åtgärderna säkerställs och inte "glöms" bort under projektets gång.

### **Gång- och cykelbana**

GC-banan på Skurusidan gör av någon anledning en mycket skarp sväng vilket knappast gynnar cyklisterna. Det borde vara enkelt att planera om gc-banan så att den gör en mjukare sväng. Vi ställer oss bakom Nacka Miljövårdsråds förslag till dragning av gc-banan som finns i deras remissvar.

### **Slutsatser**

Mycket talar för att inte nu satsa på en ny vägbro. Utvärdera effekterna av den nya påfarten från Björknäs. Trafikverket bör också se över sina prognoser som visat sig felaktiga och missbedömt trafikutvecklingen de senaste åren. Börja istället planera för spårtrafik över Skurusundet.

Ronny Fors

Ordförande Naturskyddsföreningen i Nacka