

Trafikverket
Ärendemottagningen
Region Stockholm

2016-11-15

TRV2016/81743

Yttrande från Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Stockholms Naturskyddsförening och Naturskyddsföreningen i Nacka angående samrådsunderlag Östlig förbindelse inför Länsstyrelsen i Stockholms läns beslut om betydande miljöpåverkan.

Varför vi anser att byggandet av Östlig förbindelse borde bedömas ha betydande miljöpåverkan

Samrådet gäller frågan om betydande miljöpåverkan av Östlig förbindelse. Att Östlig förbindelse har en betydande miljöpåverkan står utom allt tvivel. Trafikverket säger själva att Östlig förbindelse bidrar till ökad vägtrafik, ökade koldioxidutsläpp och motverkar samtliga miljömål. Utifrån kriterierna i bilaga 4 MKB-förordningen anser vi att Östlig förbindelse har en betydande miljöpåverkan av följande skäl:

- Storleken på projektet.
- Östlig förbindelse leder till ökad biltrafik i hela regionen, minskar förutsättningarna att bygga ut kollektivtrafik och cykelleder samt innebär allvarlig påverkan på natur och klimat. Tunnellösningar på långa sträckor måste ifrågasättas starkt med tanke på säkerhet och hälsorisker. När det gäller tunneln i Förbifart Stockholm har man ännu inte lyckats hitta användbara lösningar på de höga nivåerna av partikelhalter.
- Förslaget skulle innebära att biltrafiken gynnas och att andelen kollektivresor minskar. Den skulle även troligtvis strida mot miljöbalken och den lagstiftning som är knuten till Kungliga nationalstadsparken.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) i vatten. Med hänvisning till EU-domstolens s.k. Weserdom och till KOM:s senaste skrivelse till Sverige rörande genomförandet av Vatten-direktivet hävdar vi, att allt arbete i vatten som leder till frigörande också av små mängder av närsalter och av ämnen som omfattas av gällande MKN, inte är tillåtet. Det är sedan länge känt att sedimenten i de berörda vattnen innehåller betydande mängder av fosfor, kväve och sådana gifter som omfattas av gällande MKN (se ex. VISS och Miljöförvaltningens Miljö-portal). Risken att gällande MKN överskrids på ett otillåtet sätt är därför avsevärd inte bara i den aktuella vattenförekomsten utan också i vattenförekomster längre ut i skärgården, vilket

Naturskyddsföreningen i Stockholms län
stockholms-lan.naturskyddsforeningen.se

Kansli
Besöksadress: Norrtullsgatan 12 N
Fakturaadress: Box 6361, 102 35 Stockholm

Telefon & e-post
Tel: 08-644 52 70
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Bankgiro & org.nr
5650-1844
802016 – 3138

innebär att angränsande kommuner dessutom blir skyldiga att restaurera de områden som påverkas

- MKN i luft. Östlig förbindelse kommer att bidra till mer luftföroreningar och påverka bl.a. partikelhalter där vi redan idag har överskridanden av MKN bl.a. längs med Värmdöleden. Påståendet att trafiken kommer att minska i innerstaden är inte trovärdigt och realistiska trafikberäkningar måste göras så att konsekvenserna på luftkvalitet kan beräknas på ett trovärdigt sätt.
- Tunnellösningar på långa sträckor måste starkt ifrågasättas med tanke på säkerhet och hälsorisker. När det gäller tunneln i Förbifart Stockholm har man ännu inte lyckats hitta användbara lösningar på de höga nivåerna av partikelhalter. Södra länken måste ofta stängas pga för höga partikelhalter och olyckor.
- Enligt samrådsförslaget är en förutsättning för en östlig förbindelse att permanenta intrång inte sker i Nationalstadsparken och en utgångspunkt är att inga temporära intrång sker där. Vi tvivlar dock starkt på att det är möjligt. Två trafikplatser planeras alldeles intill Nationalstadsparken vilket leder till ökad trafik på Lidingövägen, Erik Dahlbergsgatan, Värtavägen och Lindarängsvägen, vägar som går genom Nationalstadsparkens tunna "getingmidja". Denna del är den mest kritiska vad gäller spridningssamband mellan norra och södra Djurgården. Buller och avgaser kommer att spridas över bl.a. Ladugårdsgärde vilket försämrar områdets rekreativa kvaliteter. Risken är också mycket stor att exploateringsstrycket mot Nationalstadsparken ökar i framtiden.
- Även i Nacka påverkas naturmiljöer vid Svindersvikens inre del och Henriksdalsberget. I figur 31 visas skyddsvärda trädmiljöer på en karta. Det tycks som att det är enbart ädellövskogsmiljöer som redovisats på kartan medan skyddsvärda barrskogsområden inte redovisas. Det gäller t.ex. tallurskogen i Ryssbergen och Trolldalen på Henriksdalsberget. Båda dessa områden är registrerade som nyckelbiotop respektive naturvärde av Skogsstyrelsen och redovisas på webbplatsen Skogens pärlor. Vi tycker att kartan måste kompletteras med den här informationen.
- Östlig förbindelse kommer enligt Trafikverkets underlag öka trafikarbetet i regionen med 1 procent jämfört med om vägtunneln inte skulle byggas. Utsläppen av koldioxid från trafiken kommer också att öka när den enligt miljömålen och Sveriges åtaganden internationellt istället måste minska kraftigt. Redan detta faktum borde rimligen ha gjort att vidare planering av Östlig förbindelse som vägtunnel stoppats.

I samrådsunderlaget saknar vi referenser till Trafikverkets egna rapporter *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen* (TRV 2016:043) och *Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser – ett regeringsuppdrag* (TRV 2016:111). Slutsatserna i dessa rapporter är tydliga - trots teknikutveckling och inriktning mot ett transportsnålt samhälle måste biltrafiken minska kraftigt för att uppfylla klimatmålen och det behövs egentligen ingen mer väginfrastruktur.

Brister i underlaget

Underlaget är bristfälligt och detta gör att det är svårt att förstå planen och kunna bilda sig en uppfattning. Underlaget saknar tydliga kartor och illustrationer av t ex de olika trafikplatserna. Även övrig miljöpåverkan bör lyftas fram tydligare.

Förhandlingen innebär en tidig låsning

I samrådsunderlaget sägs att *"Sverigeförhandlingens arbete medför inte att Östlig förbindelses sträckning, trafikplatslägen eller utformning beslutas. Förhandlingen avser funktioner och lämnar utrymme för planläggningsprocessen att fortgå med de bedömningar, samråd och beslutspunkter som processen föreskriver."* Vi menar tvärtom att viktiga steg i planprocessen förbises i planeringen eftersom förslaget tillkommit genom att olika åtgärder förhandlats fram i Sverigeförhandlingen. Detta har inneburit att strategiska val inte har kunnat göras i enlighet med EU-direktivet om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan. Syftet är att strategiska val ska göras tidigt i processen innan man har låst sig vid ett visst projekt. De olika alternativen ska också miljöbedömas. Detta är något som Naturvårdsverket också påpekar i yttrande över *Delrapport från Sverigeförhandlingen, höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar, 2016-02-32*. I yttrandet står att *"Naturvårdsverket anser att processen inom Sverigeförhandlingen riskerar att åsidosätta den gängse planeringsprocessen för infrastrukturplanering genom att bakbinda alternativgenerering och alternativhantering. Orsaken är att man utgår ifrån ett antal på förhand givna åtgärder istället för att analysera vilka lösningar som mest kostnadseffektivt kan bidra till transportpolitisk målluppfyllelse inkl miljökvalitetsmålen."*

I Naturvårdsverkets *Handbok 2009:1, Handbok med allmänna råd om miljöbedömning av planer och program* framgår att *"Ett syfte med att ta fram alternativ inom ramen för miljöbedömningen är att strategiska val ska kunna göras och motiveras i ett tidigt skede, innan beslut fattas på projektnivå (prop. 2003/04:116 s. 58). Förutom syftet att underlätta för strategiska val finns det också syften som har med miljö och demokrati att göra. Genom att ta fram alternativ kan man hitta vägar att minska eller undvika att betydande negativ miljöpåverkan uppstår till följd av genomförandet av planer och program."*

I EU-kommissionens dokument *Genomförande av direktiv 2001/42 om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan* förtydligas hur direktiv 2001/42/EG, SMB-direktivet, ska tolkas. Där står: *"En del av skälet till varför man skall utreda alternativ är att man vill hitta vägar för att minska eller undvika betydande skadlig miljöpåverkan av en föreslagen plan eller föreslaget program."*

Vi menar att strategiska val inte har gjorts i enlighet med gällande EU-direktiv och lagstiftning. Man har alltför snabbt kommit till slutsatsen att mer vägkapacitet behövs utan att ha gjort en ordentlig alternativutredning.

Alternativ bör utredas

En östlig förbindelse som vägtunnel strider mot miljöbalken, miljö kvalitetsmålen och Sveriges åtaganden internationellt gällande klimatet. Alternativ bör därför utredas som inte har dessa negativa miljökonsekvenser.

Vi skulle särskilt vilja lyfta pendelbåtstrafik med snabba elfärjor. Att man hittills avvisat färjor som en lösning på pendeltrafiken har bl a berott på att de blir för långsamma p g a av hastighetsbegränsningar för att hålla nere svallvågorna. De blir inte attraktiva för pendling. Men nu pågår försök med eldrivna pendlarfartyg som enligt uppgift i DN (2016-10-29) kommer upp i 28 - 30 knop utan att få störande svallvågor. Det innebär att de blir snabbare än tunnelbanan. Den prototyp som nu testas kan rymma 75 passagerare och ett antal cyklar. I andra försök t ex mellan Helsingör och Helsingborg testas betydligt större fartyg.

En utredning bör klarlägga följande:

- Vilken kapacitet skulle en tät trafik med moderna och snabba eldrivna pendlarfartyg mellan Nacka, Frihamnen och Ropsten med anslutningar till markburen kollektivtrafik och tunnelbana kunna få? (Anslutning till ev spårvagn m m). När tunnelbanan till Nacka är igång (ca 2030) med förbindelse över Södermalm till Kungsträdgården kanske denna t-bana tillsammans med elfärjorna skulle kunna klara en väsentlig del av den pendlingstrafik som uppges vara det främsta motivet för Östlig förbindelse.
- Vad skulle kostnaden för anläggande av hamnar och anslutningar till markburen kollektivtrafik bli jämfört med kostnaden för motorvägstunneln Östlig förbindelse?

En fördel med eldrivna färjor är att en sådan satsning skulle kunna påbörjas ganska snart och därmed öka kapaciteten långt innan 2030 när en eventuell Östlig förbindelse och tunnelbanan till Nacka tidigast skulle stå klara.

En annan fördel är eldrivna fartyg är ett angenämare sätt att färdas än i en lång tunnel med usel luftkvalitet. Ytterligare en fördel är att de enkelt kan ta med cyklar, rullstolar och barnvagnar.

Andra alternativ som bör utredas ordentligt är att bygga en tunnel enbart för spårtrafik och även att bygga ut spårtrafik till Orminge och Gustavsberg i kombination med matarbussar till stationerna.

Vi anser att det är anmärkningsvärt att en ny stor trafikalstrande motorväg planeras år 2016. Istället är det kollektivtrafiken och cykelinfrastruktur som måste byggas ut.

Beatrice Sundberg
Ordförande
Naturskyddsföreningen i
Stockholms län

Anders Tranberg
Ordförande
Stockholms Naturskyddsförening

Ronny Fors
Ordförande
Nacka Naturskyddsförening

Naturskyddsföreningen i Stockholms län
stockholms-lan.naturskyddsforeningen.se

Kansli
Besöksadress: Norrtullsgatan 12 N
Fakturaadress: Box 6361, 102 35 Stockholm

Telefon & e-post
Tel: 08-644 52 70
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Bankgiro & org.nr
5650-1844
802016 – 3138