

Mark- och miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 STOCKHOLM

SVEA HOVRÄTT	
060104	
INKOM:	2012-12-19
MÅLNR:	P 6594-12
AKTBIL:	13

Yttrande (Mål nr P 6594-12)

Detaljplan för del av Sicklaön 13:3 m.fl., ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka centrum.

Nacka kommun har överklagat Mark- och miljödomstolens dom i målet P 6571-11 och förelagts att senast 21 december 2012 komma in med yttrande över de handlingar som kommit in med anledning av kommunens överklagande. Detta är kommunens svar på tre yttranden från privatpersoner och ett från Naturskyddsföreningen i Nacka. Eftersom dessa handlingar i stor utsträckning berör samma frågor, så är detta yttrande upplagt utifrån bemötande av respektive sakfrågor. Kommunens yttrande har koncentrerats till detaljplanens konsekvenser för miljö kvalitetsnormerna för luft.

Övergripande synpunkter på Kvarnholmsförbindelsen

Flera yttranden ifrågasätter behovet av och motiven för Kvarnholmsförbindelsen i sig och tar upp dess påverkan på naturmiljön. Nacka kommun har i planhandlingarna tydligt uttryckt bakgrunden och syftet med detaljplanen samt beskrivit dess konsekvenser för miljön. Syftet med projektet är att förbinda nordvästra Sicklaön med övriga Nacka och därmed skapa en koppling mellan nordvästra Sicklaön och skol- och idrottsområdet samt övrig kommunal och kommersiell service som finns i centrala Nacka.

Kvarnholmsförbindelsen omfördelar trafiken, men genererar i sig inte mer biltrafik. Den skapar tvärtom goda möjligheter att från Kvarnholmen nå Nackas centrala delar med gång- cykel- och kollektivtrafik.

Beräkningar av luftkvalitet

Enligt flera yttranden (t ex aktbilaga 11 sid 1 stycke 2) har Nacka kommun ändrat i sina beräkningar och tagit in nya konsultanalyser i kommunens utvecklande av talan.

Kommunen har i sitt utvecklande av talan endast förtydligat tidigare beräkningar, samt låtit utföra en beräkning för ett flöde av 11000 fordon på Griffelvägen. Syftet med denna beräkning var att belysa mark- och miljödomstolens felaktiga antagande och slutsats.



Beräkningen visar att även om trafiken på Griffelvägen uppgår till 11000 fordon så klaras miljökvalitetsnormerna. Se SLB-analys utredning från september 2012, L VF 2012:10

Yttrandena vänder sig även mot att Nacka kommun noterar att det inte är någon skillnad mellan planförslaget och nollalternativet vad gäller överskridande av miljökvalitetsnormer. Det är därför viktigt att klargöra att nollalternativet i detta fall innebär trafiksituationen på Värmdöleden 2020 utan att Kvarnholmsförbindelsen och dess anslutning till Griffelvägen byggs. I översiktplanen nämns att miljökvalitetsnormen överskrids inom en zon på 20-40 meter från Värmdöleden. Detta är en ungefärlig halt och en noggrannare beräkning är nödvändiga vid all detaljplanering. I detta fall har denna typ av beräkningar genomförts av SLB-analys (bilaga 2 till utvecklande av talan). Kvarnholmsförbindelsen innebär i sig ingen skillnad vad gäller överskridande av miljökvalitetsnormen. I detta sammanhang är det också viktigt att påpeka att den 4,5 meter höga avskärmningen vid viadukten under Värmdöleden är befintlig. Den redovisas på bild (sid 7) i SLB-analys rapport från september 2012. Något planstöd för detta är inte nödvändigt.

Ventilation av tunneln genom Ryssbergen

I tre yttranden (t ex aktbilaga 11 sid 1 stycke 4) framförs att beräkningarna för tunneln genom Ryssbergen är felaktiga, då förhärskande vindriktning och nivåskillnader skulle innebära att alla föroreningar kommer att ventileras ut genom den södra tunnelmynningen. Mätningar, som genomförts i tunnlar med betydligt större trafikmängder och med helt separerade tunnelrör för trafik i olika riktningar, visar att fordonen åstadkommer viss temperaturökning, men effekten på luftflödet och luftomblandningen i en tunnel med dubbelriktad trafik blir helt försumbar. Luftomblandningen domineras av den turbulens som fordonen ger upphov till vilket gör att vilken mynning som får högst utsläpp beror på den dominerande trafikriktningen, vilken antagligen växlar från södra till norra mynningen under dagen. Detta spelar emellertid mindre roll eftersom gränsvärdet för partiklar är ett dygnsmedelvärde; d v s högre utsläpp i ena mynningen under morgonen kompenseras av lägre utsläpp på eftermiddagen. Resonemanget är också feltänkt, eftersom förhöjd temperatur på luften i mynningen skulle öka den vertikala omblandningen och skulle bidra till ökad utspädning och lägre halter än de som beräkningarna visar. Samma sak gäller resonemanget om "solens värmande effekt". Kommunen vidhåller att SLB-analys utredning från september 2012, L VF 2012:10 är korrekt.

Val av källor

Flera yttranden (t ex aktbilaga 11 sid 2 stycke 3) menar att SIMAIR-beräkningar utförda av SMHI år 2006 vid Vikdalsvägen är relevanta för planområdet vid Griffelvägen. Utifrån haltberäkningarna vid Vikdalsvägen kan man inte dra slutsatser om haltnivåer längs Griffelvägen inom det aktuella planområdet. Beräkningar längs Vikdalsvägen gäller där och ingen annan stans. Beräkningar från år 2006 är inte relevanta för haltnivåer år 2020. Detta beror bl.a. på minskande bakgrundshalter och mindre utsläpp av både kväveoxider och partiklar från trafiken tack vare beslutade åtgärder och skärpta avgaskrav. Jämförelser mellan mätta och beräknade halter visar att SIMAIR-modellen generellt överskattar halter i

enkel- och dubbelsidiga gaturum. Därför använder SLB-analys korrektionsfaktorer för att få överensstämmelse mellan mätta och beräknade halter. Kartläggningar och mätningar av bensen i Stockholmsområdet har visat att normen ($5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ som årsmedelvärde) klarats även i de mest belastade trafikmiljöer. Enligt kartläggningen av bensenhalter från år 2003 var haltnivån längs väg 222 vid Nacka i intervallet $1\text{-}2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Längs Griffelvägen var haltnivån $0,5\text{-}1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (LVF:s hemsida).

I samma yttranden (t ex aktbilaga 11 sid 2 stycke 4) anförs att det i rapporten "Luftburna partiklar från E18 i Danderyd och dess påverkan på närliggande skolor" påvisas att vindförhållanden och topografi har stor betydelse för hur partiklar och buller sprids i ett område. Det är riktigt att vindförhållanden och topografin har betydelse för hur luftföroreningar sprids i ett område. De meteorologiska spridningsberäkningarna som använts för att beräkna luftkvaliteten i området för den aktuella detaljplanen tar givetvis hänsyn till detta.

Påverkan av bebyggelse vid Griffelvägen vid beräkning av luftföroreningar

I flera yttranden (t ex aktbilaga 11 sid 3 stycke 3) framförs att Griffelvägen bör betraktas som enkel- och dubbelsidigt bebyggd med avseende på bullerplank och ishallar. Griffelvägen är i nuläget inte att betrakta som vare sig enkel- eller dubbelsidigt gaturum enligt de definitioner som används vid beräkningar av luftföroreningar. Vägen kan anses som öppen och välventilerad längs hela sträckningen från Nacka gymnasium till Vikdalsvägen. Bullerplanket och ishallen har endast marginell påverkan på haltbidragen av luftföroreningar från trafiken på Griffelvägen.

Prognoser för dubbandel

I Naturskyddsföreningens yttrande (aktbilaga 10 sid 3 stycke 2) anförs att det är högst osäkert om 50 % dubbandel är troligt år 2020. SLB-analys har räknat dubbandelar i Stockholmsområdet sedan början på 2000-talet. De senaste 5 åren har andelen fordon med dubbdäck på trafiklederna minskat från 70-75 % år 2007 till ca 55-60 % år 2012. En mätning längs Väg 222 vid Nacka centrum i början av mars 2012 visade 54 % dubbandel. Om denna trend håller i sig är SLB-analys antagande om ca 50 % dubbdäcksandel på väg 222 vid Nacka centrum år 2020 snarare att betrakta som en överskattning än en underskattning av dubbdäcksandelen. Trafikverket som också utför mätningar av dubbdäcksandelar redovisar samma trend som SLB-analys med kontinuerligt minskande dubbdäcksandel i Stockholmsområdet.

EU-domstolens dom om Hornsgatan

I flera yttranden (t ex aktbilaga 11 sid 5 stycke 2) hänvisas till EU-domstolens dom om Hornsgatan 2010, som handlar om Sveriges ansvar för åtgärder mot överskridna miljökvalitetsnormer. Kommunen har ingen annan åsikt när det gäller medlemsländernas ansvar för att agera så att kraftigt förorenade miljöer förbättras och normerna klaras. Kommunens överklagande handlar emellertid om att det i detta fall inte är fråga om sådan



situation där normernas funktion av stoppregler aktualiseras. Det i yttrandena åberopade fallet saknar relevans för här aktuella prövningen.

Tillämpning av 2 kap 7§ miljöbalken

Naturskyddsföreningen i Nacka hänvisar (aktbilaga 10 sid 3 stycke 1) till handboken Luftguiden, som behandlar olika tillämpningsfrågor om bl.a. miljökvalitetsnormer. Kommunen vill först notera att en handbok kan ge stöd för bedömningar men inte binder tillämpningen. I detta fall pekar Naturskyddsföreningen på rekommendationer om tillämpning av miljöbalkens hänsynsregler, närmare bestämt 2 kap 7 § som beskriver hur normernas stoppfunktion sätter den generella rimlighetsbedömningen ur spel. Rekommendationen är att redan risken för överträdande skulle sätta rimlighetsbedömningen ur spel. Kommunen vill understryka att 2 kap miljöbalken inte kan tillämpas i PBL-beslut; det finns inte formell koppling från PBL till det kapitlet i miljöbalken.

Framtida planering i Nackas centrala delar

I vissa yttranden framförs synpunkter om konsekvenserna av framtida planering och utbyggnad som bostäder och kontor i Centrala Nacka, trafikplats Kvarnholmen, tunnelbana till Nacka, östlig förbindelse mm. Dessa frågor behandlas inte den nu aktuella detaljplanen som endast innebär att en förbindelse från Kvarnholmen anknyts till Griffelvägen. Konsekvenserna av de ovan nämnda projekten kommer att utredas inom ramen för den översiktliga planeringen av västra Sicklaön och de detaljplaner som tas fram för respektive objekt.

Nacka den 19 december 2012

För Nacka kommun

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Erik Langby".

Erik Langby

Kommunstyrelsens ordförande