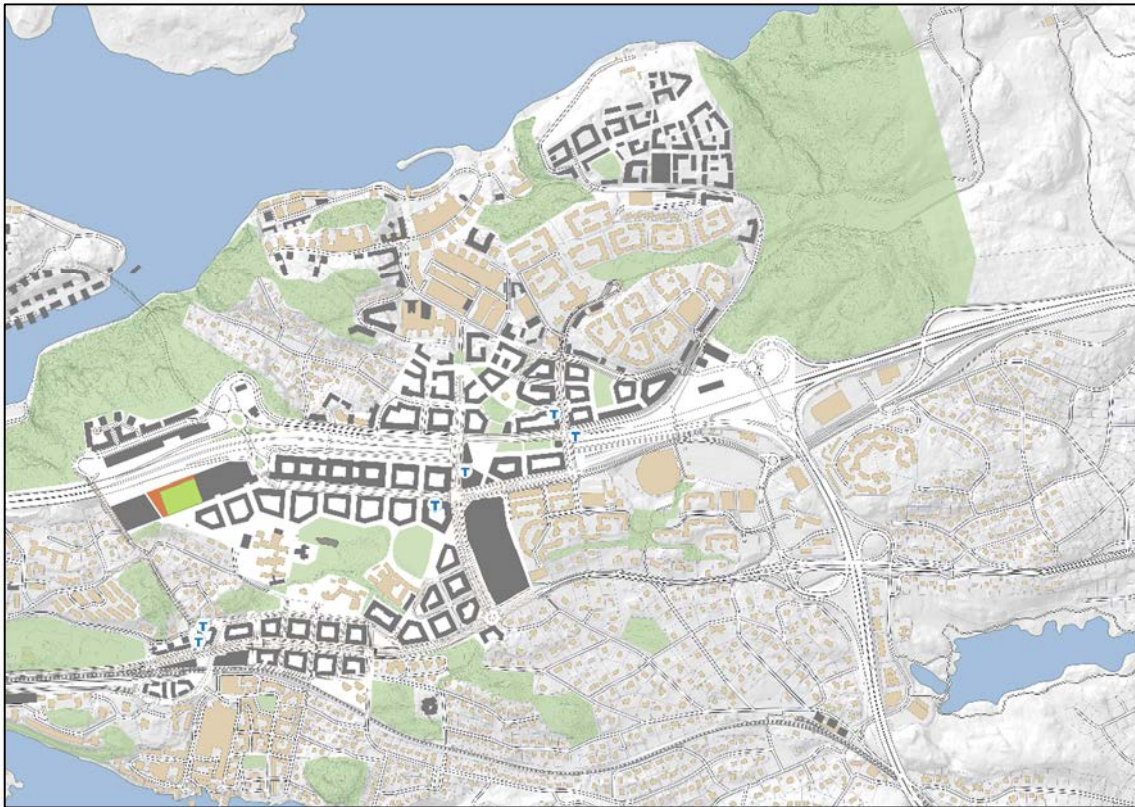


Nacka Stad
Centrala Nacka
VÄGVALSSTYRNING AV FARLIGT GODS



Kompletterande PM

Slutgiltig handling

Författare: Lars Strömdahl

Dokumentgranskare: Robin Zetterlund

Datum: 2019-06-18

INLEDNING

Detta PM upprättas på uppdrag av Nacka kommun inom projektet Centrala Nacka. PM:et utgör en komplettering till rapporten *Vägvalsstyrning av farligt gods* [1] (Huvudrapporten).

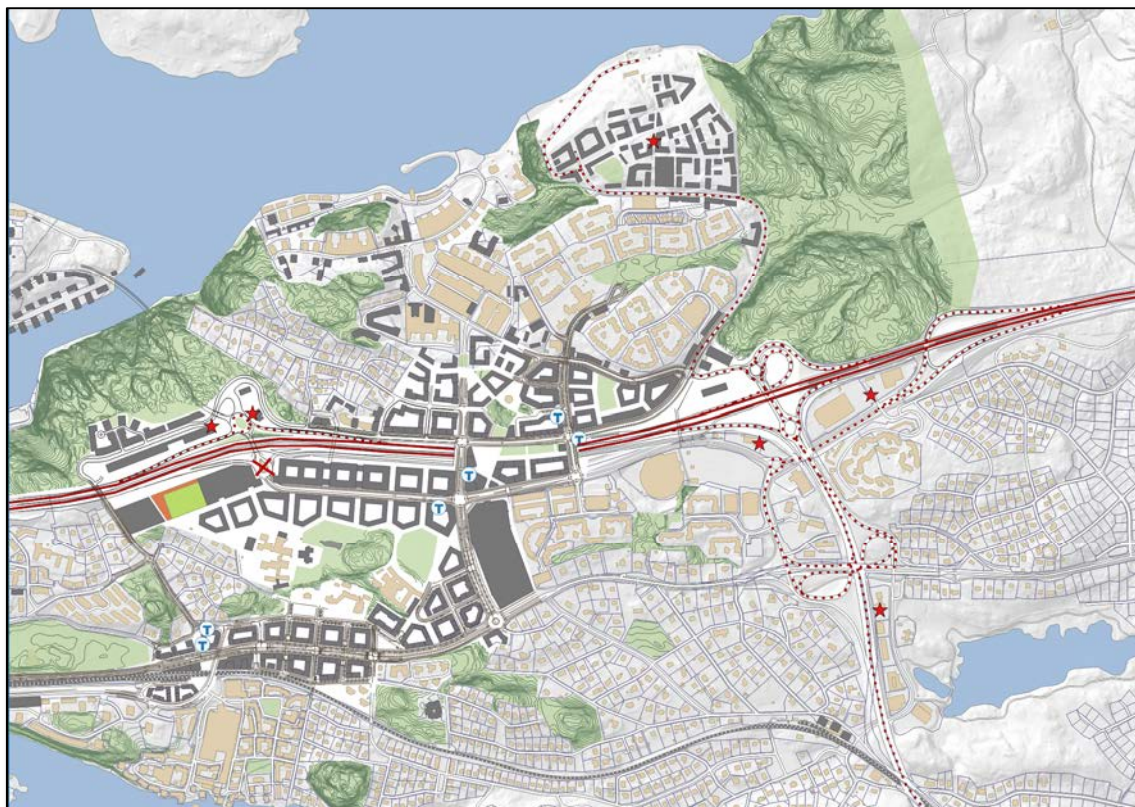
Huvudrapporten utgör ett beslutsunderlag kring val av ett framtida rekommenderat vägnät för farligt gods i Centrala Nacka. Efter huvudrapportens framtågande är kommunens viljeinriktning att gå vidare med Utredningsalternativ 4.

Aktuellt PM syftar till att tydliggöra skillnaderna mellan Utredningsalternativ 1 (UA1 - som rekommenderas i Huvudrapporten) och Utredningsalternativ 4 (UA4) som utgör vald inriktning för nytt rekommenderat vägnät för farligt gods i Centrala Nacka.

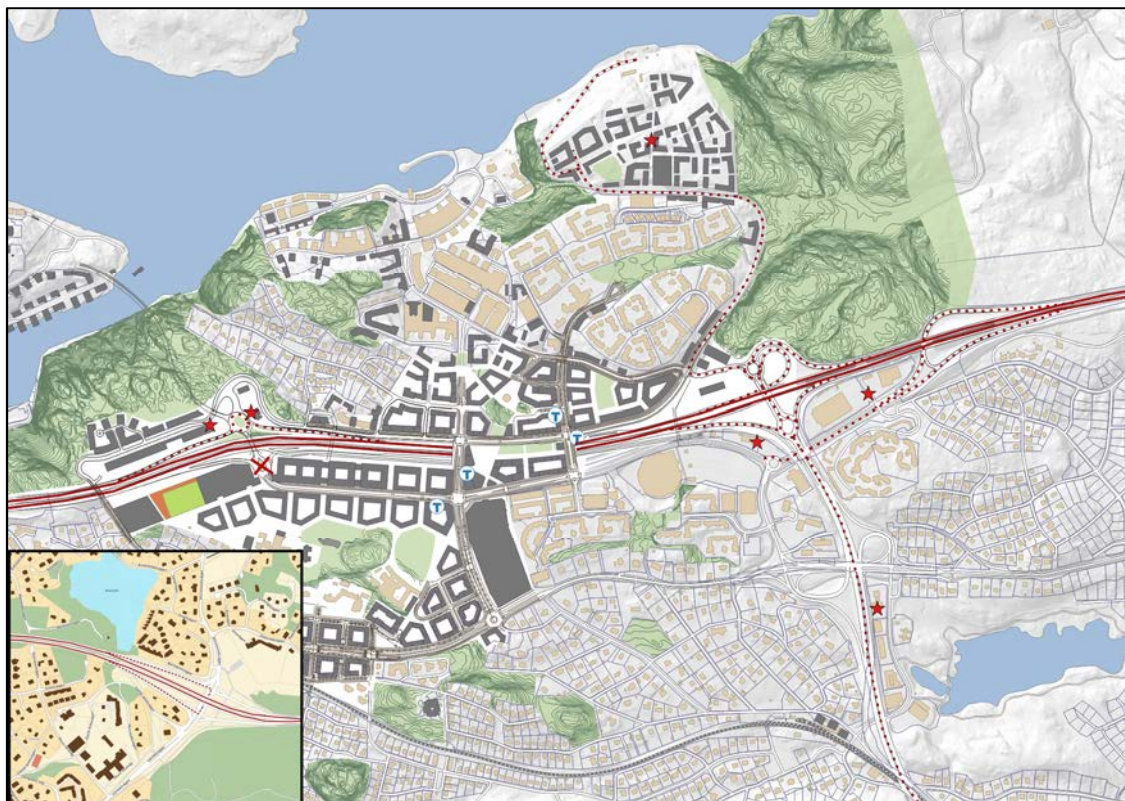
Två av de sju aspekter som bedömdes i huvudrapporten [1] är till UA4:s nackdel vid en jämförelse med UA1. Dessa utgörs av *Påverkan på naturmiljö* och *Gatustandard och vägnätets sårbarhet*.

Aktuellt PM innehåller av en fördjupad bedömning av *Påverkan på naturmiljö* tillsammans med kommunens experter och en analys av *Gatustandard samt vägnätets sårbarhet* tillsammans med ett av de drivmedelsbolag som verkar i området (Circle K).

UA1 och UA4 återges nedan i Figurerna 1 och 2.



Figur 1. Redovisar Utredningsalternativ 1. Streckad linje i figuren utgör sekundär rekommenderad transportled för farligt gods och heldragen linje utgör primär rekommenderad transportled för farligt gods. Stjärn-markeringar utgör målpunkter för transporter av farligt gods. Rött kryss markerar del av vägnätet där ett förbud mot transporter av farligt gods kan behöva införas. Observera att primärleden går under överdäckningen i mitten av figuren.



Figur 2. Redovisar Utredningsalternativ 4. Streckad linje i figuren utgör sekundär rekommenderad transportled för farligt gods och heldragen linje utgör primär rekommenderad transportled för farligt gods. Stjärn-markeringar utgör målpunkter för transporter av farligt gods. Rött kryss markerar del av vägnätet där ett förbud mot transporter av farligt gods kan behöva införas. Observera att primärleden går under överdäckningen i mitten av figuren.

NATURMILJÖ

Påverkan på naturmiljö utgör en av de sju aspekter som bedömts i Huvudrapporten [1]. Nedan redovisas en sammanfattning av ursprunglig bedömning från huvudrapporten tillsammans med en fördjupad analys som skett tillsammans med kommunens experter.

Ursprunglig bedömning

Utifrån ursprunglig bedömning värderades utredningsalternativen med avseende på detta perspektiv enligt nedan. UA4 utgjorde sämsta alternativet.

	UA 1	UA 2	UA 3	UA 4
Vägsträckor	Tpl Kvarnholmen N Per Hallströms väg	Tpl Kvarnholmen N&S Per Hallström väg	Tpl Kvarnholmen N&S Skvaltans Väg	Tpl Kvarnholmen N Tpl Skuru Del av Skvaltans väg
Recipienter	Strömmen och Långsjön (före dagvattendammen) utgör recipient. LOD-åtgärder i samtliga delar pga ombyggda gator.	Strömmen och Långsjön (före dagvattendammen) utgör recipient. LOD-åtgärder i samtliga delar pga ombyggda gator.	Strömmen och Långsjön (före dagvattendammen) utgör recipient. LOD-åtgärder i samtliga delar pga ombyggda gator.	Strömmen, Långsjön och Skurusundet utgör recipient. LOD-åtgärder vid ombyggda gator dock inte i samtliga delar.
Naturvärde och Grönstruktur	Påverkan utmed kortare sträckor av nya växtbäddar och trädplanteringar.	Påverkan utmed kortare sträckor av nya växtbäddar och trädplanteringar.	Påverkan utmed längre sträckor av nya växtbäddar och trädplanteringar.	Påverkan på naturområden invid Tpl Skuru.

Påverkan på naturmiljö är som minst för utredningsalternativ 1 och 2 vilket i huvudsak beror på att transporterna går korta sträckor i anslutning till skyddsvärd naturmiljö samt utmed ombyggda gator vilket ger bra möjligheter att samla upp ett eventuellt utsläpp. Skillnaderna mellan UA 1 och UA 2 är försumbar i detta avseende. UA 3 och UA 4 utgör de sämre alternativen då dessa medför längre vägsträckor i anslutning till skyddsvärd naturmiljö respektive transporter i anslutning till naturmiljö med högre naturvärde (naturområden invid trafikplats Skuru).

Den befintliga vegetationen påverkas i alla alternativ för det framtida sekundärledsvägnätet, men med effektiva dagvattenåtgärder där eventuellt spill vid olycka tas upp av exempelvis svackdiken, regnbäddar och planteringar kan påverkan i omgivande natur minska.

Figur 3. Redogör för bedömningen av utredningsalternativen med avseende på naturmiljö [1].

Skillnaderna mellan UA1 och UA4 utgörs av att transporterna till två drivmedelsstationer (vid Tpl Skvaltans) behöver gå längre sträckor samt att ett spill i anslutning till Tpl Skuru kan rinna rakt ut i Skurusundet eftersom ingen uppsamling/fördröjning finns på platsen i dagsläget.

Fördjupad analys

En fördjupad bedömning har skett tillsammans med kommunens sakkunniga (dat.2019-05-09):

Birgitta Held Paulie, Miljöstrateg

Jonas Wenström, Dagvattenstrateg

Viveca Jansson, Kommunekolog

Expertgruppens övergripande bedömning av utredningsalternativen är att påverkan på naturmiljö oavsett alternativ är att betrakta som liten. Detta beror främst på att samtliga alternativ går utmed befintlig infrastruktur. Påverkan begränsas även av att flera utpekade vägar redan idag används för transport av farligt gods, detta gäller exempelvis väg 222/Värmdöleden.

Vid genomgång av planer och dagvattenutredningar tillhörande Trafikverkets projekt Nya Skurubron framgår att ny dagvattenrening med fördröjningsmagasin planeras för Tpl Skuru [2]. Sådan rening finns inte på plats idag men ny bro planeras vara i drift år 2022 och då ska denna rening/fördröjning också vara i bruk.

Experternas bedömning är att skillnaderna mellan UA1 och UA4, utifrån påverkan på naturmiljö, i huvudsak beror av den längre körsträcka som krävs för att köra via Tpl Skuru istället för via Per Hallströms väg. Skillnaderna utgörs av en ökad sannolikhet för olycka (på grund av längre körsträcka) och utökad klimatpåverkan på grund av utsläpp av CO₂ (eftersom körsträckan per transport blir ca 4,5 km längre). Detta förutsätter att Nya Skurubron byggs och dagvattenrening i anslutning till Tpl Skuru utformas i enlighet med nuvarande förutsättningar.

Sammantaget bedömer expertgruppen att skillnaderna mellan alternativen är begränsade med avseende på påverkan på naturmiljö.

GATUSTANDARD OCH VÄGNÄTETS SÅRBARHET

Gatustandard och vägnätets sårbarhet utgör en av de sju aspekter som bedömts i Huvudrapporten [1]. Nedan redovisas en sammanfattning av ursprunglig bedömning från huvudrapporten tillsammans med en fördjupad analys som skett tillsammans med Circle K;s experter.

Ursprunglig bedömning

Utifrån ursprunglig bedömning värderades utredningsalternativen med avseende på detta perspektiv enligt nedan. UA4 utgjorde sämsta alternativet. UA1 utgjorde näst sämsta alternativ.

	UA 1	UA 2	UA 3	UA 4
Vägsträckor	Tpl. Kvarnholmen N Per Hallströms väg	Tpl Kvarnholmen N&S Per Hallström väg	Tpl Kvarnholmen N&S Skvaltans Väg	Tpl Kvarnholmen N Tpl Skuru Del av Skvaltans väg
Gatustandard	Kommunalt huvudvägnät	Kommunalt huvudvägnät. Eventuellt lägre standard i passagen under väg 222	Kommunalt huvudvägnät. Eventuellt lägre standard i passagen under väg 222	Kommunalt huvudvägnät
Trafiksystemets Sårbarhet	Omvägen för transporter till drivmedelsstationer vid Tpl Kvarnholmen medför sannolikt lägre regelefterlevnad.	-	-	Omvägen för transporter till drivmedelsstationer vid Tpl Skvaltans medför sannolikt lägre regelefterlevnad.

Avseende Gatustandard och Trafiksystemets sårbarhet bedöms UA 2 och UA 3 vara de bästa alternativen. UA 4 innebär långa omvägar för transporterna och efterlevnaden för ett sådant alternativ bedöms vara låg. För UA 1 finns ett liknande resonemang angående efterlevnad men då omvägen inte är lika lång värderas alternativet högre än UA 4.

Figur 4. Redogör för bedömningen av utredningsalternativen med avseende på Gatustandard och vägnätets sårbarhet [1].

UA 4 bedömdes vara ett sämre alternativ utifrån förutsättningen att en sämre regelefterlevnad är att vänta med avseende på transporter till/från drivmedelsstationerna vid Tpl Skvaltans. Denna fråga har även berörts vid avstämning med Länsstyrelsen dat. 2019-02-19. Om regelefterlevnad inte kan säkerställas på ett trovärdigt sätt innebär det att riskhänsyn vid fysisk planering behöver utgå från att transporterna går på den väg som är den mest troliga och således inte på den rekommenderade vägsträckan.

Kompletterande PM

Datum: 2019-06-18

Fördjupad analys

En fördjupad bedömning har skett tillsammans med representanter från ett av de drivmedelsbolag (inkl. huvudsaklig transportör) som verkar i området (dat. 2019-05-24):

Eirik Aronsen, Circle K

Matiss Breidiss, Circle K

Peder Landström, Circle K

Mats Illerström, Matrinsen Transport AB

Vid mötet med Circle K redogjorde deras experter för nuläget på platsen och den utvecklingen som de ser med avseende på transportsituationen i området. Värmdöleden med omnejd beskrevs som, i dagsläget, mycket ansträngd ur ett trafikperspektiv. När Louddens oljehamn läggs ner i slutet på 2019 innebär det dessutom, enligt en preliminär prognos, att transporter till/från Bergs oljehamn kommer öka med 35–50%. Utifrån detta var Circle K tveksamma till samtliga utredningsalternativ då de inte kunde se hur transporter skulle kunna ta sig fram till Oljehamnen i händelse av kö på Värmdöleden (väg 222).

Med avseende på regelefterlevnaden, av lagar och regler, menade Circle K att seriösa transportörer följer det utpekade vägnätet. De närvarande var dock noga med att påpeka att de inte kunde svara för alla bransch-aktörer som verkar i området. En uppfattning var även att en mer onaturlig rekommenderad vägsträcka sannolikt kommer leda till att fler genar/bryter mot de uppsatta rekommendationerna.

Avseende UA4 upplevde inte Circle K körsträckan (ca 4,5 km) via Tpl Skvaltán som avgörande utan tryckte istället på att trafiksituationen och att den aktuella sträckan ofta tar lång tid att köra. Om det är kö på den rekommenderade sträckan (väg 222) och trafiken samtidigt flyter på t.ex. Saltsjöbadsleden och Per Hallströms väg innebär det sannolikt att fler bryter mot de aktuella rekommendationerna och väljer sträckan utan kö. Säkerhetsmässigt framfördes även att UA1-UA3 vara att föredra eftersom olycksfrekvens och körsträcka har ett starkt samband och då dessa alternativ medför en kortare körsträcka.

SLUTSATS

Aktuellt PM syftar till att tydliggöra skillnaderna mellan Utredningsalternativ 1 (UA1 - som rekommenderas i Huvudrapporten) och Utredningsalternativ 4 (UA4) som utgör vald inriktning för nytt rekommenderat vägnät för farligt gods i Centrala Nacka. Två av de sju aspekter som bedömdes i huvudrapporten [1] är till UA4:s nackdel vid en jämförelse med UA1. Dessa utgörs av *Påverkan på naturmiljö* och *Gatustandard och vägnätets sårbarhet*.

Utifrån genomförd fördjupad analys framgår att skillnaderna mellan UA1 och UA4, utifrån *Påverkan på naturmiljö*, i huvudsak beror av den längre körsträcka som krävs för att köra via Tpl Skuru istället för via Per Hallströms väg. Skillnaderna utgörs av en ökad sannolikhet för olycka (på grund av längre körsträcka) och utökad klimatpåverkan på grund av utsläpp av CO₂ (eftersom körsträckan per transport blir ca 4,5 km längre). Slutsatsen dras utifrån förutsättningen att Nya Skurubron byggs och dagvattenrening utformas i enlighet med nuvarande förutsättningar. Sammantaget bedöms skillnaderna mellan alternativen av expertgruppen som begränsade med avseende på påverkan på naturmiljö.

Utifrån genomförd fördjupad analys med avseende på *Gatustandard och vägnätets sårbarhet* har nya svårigheter kring framkomligheten i området framkommit. En ökad trafiktäthet till följd av att Loudden läggs ner kommer påverka och öka antalet transporter till/från Bergs oljehamn med start i slutet av 2019. Denna omständighet förväntas dock påverka samtliga utredningsalternativ på ett motsvarande sätt. Utifrån skillnaderna mellan UA1 och UA4 bedömdes UA4 av Circle K som ett sämre alternativ i första hand utifrån att körtiden till/från drivmedelsstationerna vid Tpl Skvaltan riskerar att bli stundtals mycket lång. Avståndet (4,5 km) är i sig inte avgörande men då det ofta står kö på väg 222 kan tiden det tar att köra sträckan vara avsevärt mycket längre än att välja Per-Hallströms väg. Regelefterlevnaden bedömdes av Circle K som i grunden god. Detta går dock inte att säkerställa och hur den enskilde föraren väljer att agera när det står kö på väg 222 återstår att se.

Utifrån att åtgärder genomförs för att hindra ett eventuellt spill vid Tpl Skuru att nå Skurusundet bedöms UA1 och UA 4 att utifrån *Påverkan på naturmiljö* i huvudsak vara likvärdiga. Utifrån *Gatustandard och vägnätets sårbarhet* bedöms uppföljning krävas för att säkerställa regelefterlevnad. Åtgärder kan även komma att krävas för att underlätta och möjliggöra för ett ökande antal transporter till/från Bergs oljehamn. Sådana åtgärder ligger dock utanför ramen för aktuellt PM.

I REFERENSER

[1] Bengt Dahlgren AB, "Vägvalsstyrning av farligt gods - Centrala Nacka," 2019.