

2016-12-22

Länsstyrelsen i Södermanlands län  
611 86 NYKÖPING

Avser: Länsstyrelsens beslut daterat 2012-10-02  
Dnr 343-3342-2012  
-----

## Begäran om omprövning av beslut gällande Betydande miljöpåverkan

Naturskyddsföreningen begär att länsstyrelsen omprövar sitt "Beslut om förstudie Trosa förbifart kan antas medföra betydande miljöpåverkan", daterat 2012-10-02, dnr 343-3342-2012.

Infart Västra Trosa 2016 är i praktiken ett annat projekt än det som presenterades 2012 i form av Trosa förbifart. Därför behövs en omprövning baserad på de förutsättningar som gäller för vägprojektet så som det ser ut idag.

Exempel på några stora skillnader som föreligger mellan projektet Trosa Förbifart 2012 och projektet Infart Västra Trosa 2016 är följande:

### Infart Västra Trosa 2016

- kräver exploatering av 7-8 hektar åkermark som verksamhetsområde alldeles invid Trosaån. Kommunen behöver sälja marken som verksamhetsområde för att delfinansiera kommunens andel av väginvesteringen.
- kräver exploatering av 680 villor/bostäder inom ett område som omfattar bland annat hela Tureholmshalvön. Även strandskyddade områden är markerade som möjliga för exploatering.
- medför ökning av trafiken på Smäckbrogatan i Trosa med 20 % enligt Trafikverkets prognos för år 2040 i förhållande till år 2009.
- medför ökning av trafikvolymen på Högbergsgatan från 6 000 fordon/dygn till 12 000 fordon/dygn mellan år 2009 och år 2040 enligt Trafikverkets prognos som baseras på Trosa kommuns expansionsplaner.

### Trosa förbifart 2012

- skulle avlasta Smäckbrogatan och stadskärnan i Trosa från trafik.
- skulle inte förutsätta exploatering med hundratals bostäder på Tureholmshalvön
- skulle inte förutsätta exploatering av 7-8 hektar åkermark för verksamheter alldeles vid Trosaån.

Sammantaget anser Naturskyddsföreningen i Sörmland och Trosabygden att det är orimligt att ett projekt som Infart Västra Trosa inte ska anses medföra Betydande miljöpåverkan och förutsätta en transparent och väl genomförd MKB<sup>1</sup>-process innan ett beslut om genomförande.

---

<sup>1</sup> MKB - miljökonsekvensbeskrivning

## **Utveckling av grunderna för behovet av en omprövning**

I Trosa kommun planeras för ett vägprojekt som, tills helt nyligen, gått under namnet Trosa förbifart. Projektet har nu förändrats i sådan omfattning att det är att betrakta som ett helt nytt vägprojekt. Vägen som planeras är ingen förbifart. Vägen byggs för att möjliggöra en omfattande expansion med bostäder och verksamhetsområden. Bostadsområden väster och söder om Trosa tätort. Vägen förutsätter även, för sin finansiering, att åkermark längs Trosaån exploateras för verksamheter. Ett så omfattande vägprojekt måste rimligen belysas i grunden genom en professionell MKB-process där risker och konsekvenser för människa, miljö och samhälle redovisas och bedöms.

### Infart Västra Trosa leder inte till minskade trafikflöden i stadskärnan

Trosa förbifart lanserades som en lösning för att avlasta bland annat Smäckbrogatan i Trosa från trafik. Det står dock nu helt klart att förbifarten inte kommer att avlasta broarna och Smäckbrogatan i centrala Trosa. Tvärtom kommer trafiken där att öka, det framgår av Trafikverkets utredningar. Ett huvudsyfte med vägen är bostadsexpansion, inte bara väster om Trosa, utan även söderut långt ner på Tureholmshalvön. Trosa kommun har även bytt namn på vägprojektet. Det skedde hösten 2014. Det nya namnet är Infart Västra Trosa med motiveringen att det bättre beskriver vad det handlar om. I kommunens översiktsplan som antogs 2015 används överhuvudtaget inte ordet förbifart. All denna otydlighet kring vägens syfte och konsekvenser motiverar också behovet av en transparent MKB-process. Människor i allmänhet tror att vägen kommer att leda till minskade trafikflöden på Smäckbrogatan i Trosa.

### Infart Västra Trosa förutsätter stora exploateringar, bland annat längs Trosaåns stränder

I augusti 2016 framkom information om att vägprojektet kraftigt fördröjats. En huvudorsak till fördröjningen uppgavs vara de geotekniska förutsättningarna i Trosaåns dalgång. Det uppkomna läget medförde att det i det läget inte fanns finansiering av vägen. Nu har Trosa kommun tagit fram en modell för exploateringsekonomi som bygger på att kommunen tänker låta exploatera 7-8 hektar åkermark längs Trosaån för verksamhetsområde för att delfinansiera Infart Västra Trosa. Detta överensstämmer inte med den översiktsplan som Trosa kommun antog så nyligen som 2015.

Vidare förutsätter Infart Västra Trosa att 680 bostäder skall etableras som förutsättning för att också bidra till att finansiera kommunens andel (60 %) av vägkostnaden.

Det är inte utrett huruvida exploatering av Trosaåns strandområde för verksamheter överhuvudtaget kan anses tillåtlig enligt miljöbalken. Att exploatering av åkermark längs Trosaån är en direkt förutsättning för att finansiera förbifarten är helt nya förutsättningar. Alla exploateringsbehov som är en direkt konsekvens av att vägen byggs behöver belysas i en transparent MKB-process.

Vid ny exploatering ska en plats väljas som är lämplig, med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön (2 kap 6 § miljöbalken). Inte en plats som ger största möjliga intäkt för att finansiera ett vägprojekt.

### Kraftigt ökade trafikflöden som konsekvens av Infart Västra Trosa

Trafikflödena på väg 218 (mellan Trosa och Vagnhärad) samt på Högbergsgatan in i centrala Trosa skulle öka betydligt som en konsekvens av Infart Västra Trosa. Likaså skulle trafikflödena på vägen ut på Tureholmshalvön öka, samt trafiken på Smäckbrogatan. Det framgår av Trafikverkets utredning.

Konsekvenserna av dessa ökade trafikflöden behöver belysas i en transparent MKB-process. Aspekter som behöver redovisas och bedömas är buller, miljö kvalitetsnormer för vatten och luft, viltproblematiken längs väg 218 mm.

### Infart Västra Trosa behöver belysas ur ett klimatperspektiv

Bidrar Infart Västra Trosa till klimatsmart och hållbar samhällsplanering? Finns det andra möjligheter att bereda för fler bostäder som medför mer effektiv energianvändning och mindre klimatpåverkan? Sverige har nationella målsättningar om att begränsa klimatpåverkan. Vi har undertecknat internationella överenskommelser såsom klimatavtalet i Paris 2015. Det behövs en MKB-process för att jämföra scenarier som underlag för beslut om huruvida Infart Västra Trosa är försvarbar ur ett klimatperspektiv.

## **Skäl för att det behövs en miljökonsekvensbeskrivning**

Infart Västra Trosa är ett vägprojekt på omkring 150 miljoner kronor som behöver föregås av en miljökonsekvensbeskrivning, bland annat för att belysa:

- Konsekvenserna av ökade trafikvolymerna på Smäckbrogatan i Trosa. Enligt Trafikverkets utredning ökar trafikflödet på Smäckbrogatan som en följd av *”den ökade trafik som planerade bostadsområden och utökade permanentboende på Tureholmshalvön medför”*. Enligt Trafikverkets PM 2016-09-21<sup>2</sup> ökar trafiken med omkring 20 % mellan år 2013 och år 2040. Även den tunga trafiken kommer att öka i absoluta tal. Argumentationen som förelåg 2012 gällande Trosa förbifart var att minska trafiken på Smäckbrogatan, det vill säga tvärtemot vad som blir fallet med Infart Västra Trosa.
- Konsekvenser för vilt och annat djurliv i Trosaåns dalgång. Idag är problematiken med viltolyckor längs väg 218 betydande. Infart Västra Trosa och kommunens expansionsplaner kring Trosa kommer att öka trafikflödet med 3 000 fordon (årsdygnstrafik) till omkring 10 500 fordon mellan år 2009 och år 2040 enligt Trafikverkets prognos. Vad kommer denna trafiksituation att medföra i form av risker, framkomlighet, bullerstörningar och annan miljöpåverkan?
- Konsekvenser av kraftigt ökade trafikflöden på väg 218, Högbergsgatan i Trosa samt väg 768 mot Gillbergsvik (Tureholmshalvön).
- Konsekvenser av och alternativ till planerad bostadsexpansion på Tureholmshalvön. Kommunen har t ex diskuterat planer för exploatering av 100-talet tomter vid Gillbergsvik. Mer än dubbling av trafikvolymerna på väg 768 som följd av kommunens expansionsplaner.
- Bullerpåverkan för befintliga och planerade bostäder/bostadsområden
- Bullerpåverkan på natur- och friluftsområden

<sup>2</sup> Trafikverkets PM Underlag inför beslut om väglinje, vägplan. Infart Västra Trosa, daterad 2016-09-14, rev 2016-09-21

- Konsekvenser på kort och lång sikt för det rörliga friluftslivet
- Hur tillgången till tysta naturområden i anslutning till Trosa tätort påverkas
- Risker för att miljö kvalitetsnormer för luft och vatten inte kan uppnås
- Risker för negativ påverkan på kulturmiljöerna i Trosaåns dalgång samt Tureholms slott
- Konsekvenser för friluftsliv och biologisk mångfald. Biotoper som påverkas eller försvinner. Barriäreffekter för friluftsliv och växt- och djurliv.
- Tillåtligheten i, och konsekvenser av, att exploatera 7-8 hektar åkermark som verksamhetsområde längs östra stranden av Trosaån, strax norr om Nyängsvägen i Trosa tätort.
- Vägprojektets klimatpåverkan. Sätt in vägprojektet i ett större sammanhang. Är det försvarbart ur ett klimat-, samhälls- och hållbarhetsperspektiv?

#### Bilagor

- Framskrivning om exploateringsekonomi för Infart Västra Trosa till Trosa kommunfullmäktige 2016-11-30 (ärende 8). Källa: [www.trosa.se](http://www.trosa.se)
- Protokoll Trosa kommunfullmäktige 2016-11-30 avseende exploateringsekonomi för Infart Västra Trosa. Källa: [www.trosa.se](http://www.trosa.se)

För Naturskyddsföreningen Sörmland

För Naturskyddsföreningen Trosabygden

*Karl-Axel Reimer*

*Maria Kavcic*

Karl-Axel Reimer  
Ordförande  
[karl-axel@reimer.nu](mailto:karl-axel@reimer.nu)  
Tfn 070-404 1818

Maria Kavcic  
Ordförande

Strömgatan 2  
619 34 Trosa