



2011-02-11

YTTRANDE

Till
Trafikverket
17290 Sundbyberg
trafikverket@trafikverket.se
mia.forsberg@trafikverket.se

Synpunkter från Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Naturskyddsföreningen i Södertälje angående Förstudie järnväg Stockholm – Järna

Trafikverket har inlett en förstudie av kapaciteten hos järnvägssträckan mellan Stockholms Central och Järna. Studien avser behov av åtgärder på kort (10-15 år) och på lång sikt. Man konstaterar att det finns behov av utökad kapacitet och diskuterar olika sätt att åstadkomma detta. Ett exempel på åtgärd som utredningen studerar är två nya spår mellan Flemingsberg/Stuvsta och Järna. Ett annat är att effektivisera trafiken på den nuvarande sträckningen, vilket skulle kunna åstadkommas t ex genom tätare trafik, genom ”förbifarter” eller jämnare (mer lika) hastigheter.

Förstudien avser ett mycket tidigt skede i planeringen och våra synpunkter måste med nödvändighet bli mycket övergripande. Våra nyckelord i resonemangen kommer att vara

- långsiktighet
- barriäreffekter för djur och växter
- instängningseffekter för friluftsliv och naturupplevelser
- logistik

Inledningsvis vill vi understryka behovet av långsiktig planering för järnvägsnätet. Trots de påfrestningar på natur- och kulturvärden, som spårutbyggnader medför, är detta sätt att förbinda regioner med varandra ändå det för naturen totalt sett mest skonsamma. Naturskyddsföreningen vill gärna medverka till en så långsiktigt hållbar lösning på framtida transportsystem som möjligt.

Vi konstaterar att många av resonemangen fördes redan i planeringen av den för några år sedan genomförda Grödingebanan mellan Flemingsberg och Södertälje. Lösningar som då diskuterades kan nu åter bli aktuella. Vi urskiljer två huvudalternativ:

1. Breddning av den nuvarande banan
2. En ny bana med en högbro över Hallsfjärden i höjd med Fläsklösa.

För alternativ 1 talar att det inte uppstår några större nya negativa effekter för djur- och växtliv i de berörda områdena. De ofrånkomliga barriärerna reduceras till ett minimum.

För alternativ 1 talar också möjligheten att växla över till befintliga spår och därmed också till den befintliga infrastrukturen kring Södertälje hamn, vilken medger omlastningar mellan olika trafikslag. Här korsas vatten-, väg- och spårbundna kommunikationer på ett tämligen unikt sätt. Södertälje kan fylla högt ställda framtida krav på ett utvecklat logistikcentrum för hela Stockholmsregionen.

Mot alternativ 1 talar framför allt en längre sträckning samt att den maximala hastigheten för snabbtåg från och med i höjd med den nuvarande södra tunnelmynningen till i höjd med Södertälje Syd måste begränsas till enligt uppgift 250 km/timme. Tidsförlusten är enligt våra beräkningar dock bara i storleksordningen två-tre minuter, vilket skall vägas mot ökade påfrestningar för natur och friluftsliv.

För alternativ 2 talar möjligheten att på ett friare sätt utforma dragningen med hänsyn till höghastighetstrafik, uppemot 320 km/tim. Som nämnts beräknar vi dock att tidsvinsten blir mycket liten, varför vi bedömer att de negativa effekterna inte kan försvaras.

Mot alternativ 2 talar de nya barriäreffekter för djur- och växtliv, som med nödvändighet uppstår. Även för det rörliga friluftslivet medför nya spårområden betydande instängningseffekter. Stora områden på berörd del av Södertörn har klassats som av riksintresse för naturvård, kulturmiljövård eller friluftsliv. Men även de områden som inte fått sådan status, är ofta mycket värdefulla för människors rekreation och naturupplevelser. Ett spårområde genom t ex skogen öster om Hallsfjärden skulle begränsa människors och djurs rörlighet i detta område på ett mycket olyckligt sätt. Därtill kommer förstås bullerstörningar. En starkt negativ visuell påverkan kan också nämnas, både på land och över vattnet. Särskilt gäller detta farvatten, som är populära mål för fiske, segling, båtliv i allmänhet och bad.

Naturskyddsföreningen i Södertälje förordar således att fortsatta studier ägnas möjligheterna att bredda den nuvarande Grödingebanan. Befintliga tunnlar kan sannolikt inte breddas, nya tunnlar - eller möjligen kompletterande ytlägen - måste tillkomma. Befintliga ytlägen kan på många sträckor breddas med i sammanhanget måttliga ansträngningar. Vi anser det angeläget att spårdragningen planeras för ytterligare breddning av banan för att göra det möjligt att där anlägga ännu fler spår om behov av sådana uppstår i framtiden.

Naturskyddsföreningen i Södertälje

Lars Klasén
v.ordförande, remissansvarig
073-5638001, 08-55019570, lars.klasen@telia.com

Naturskyddsföreningen Stockholms län

Mårten Wallberg
ordförande
Tel: +46 (0)8 644 52 70, +46 (0)733 746 714, marten.wallberg@naturskyddsforeningen.se

Naturskyddsföreningen i Stockholms län
www.naturskyddsforeningen.se/stockholm

Kansli
Norrbäckagatan 80
113 41 Stockholm

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

Bankgiro & org.nr
5650-1844
80 20 16 – 31 38