



2011-09-16

YTTRANDE

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

Synpunkter från Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Naturskyddsföreningen i Södertälje avseende Förstudie Stockholm – Järna (Diarienummer TRV 2011/9641)

Vi har beretts möjlighet till senare inlämning av ett yttrande rörande rubricerade utredning vilket vi tackar för. Härmed våra synpunkter.

Inledning

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 natur och klimat totalt sett mest skonsamma. Naturskyddsföreningen vill gärna medverka till en långsiktigt hållbar lösning på framtida transportsystem.

Vi uppfattar studien som mycket gedigen och inte minst ur natur- och miljösynpunkt väl genomarbetad. Vi anser det bra att utredningen istället för att föreslå korridorer har kartlagt områden som bör undvikas vid projektering av ny järnväg. Tillsammans med våra egna kunskaper om de lokala förhållandena och Naturskyddsföreningens riktlinjer har studien därmed utgjort ett bra underlag för de synpunkter som vi här redovisar.

Våra nyckelord i de resonemang som följer är:

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

Vi konstaterar att många av resonemangen fördes redan i planeringen av den för snart två decennier sedan genomförda Grödingebanan mellan Flemingsberg och Södertälje. Lösningar som då diskuterades kan nu åter bli aktuella. Vi syftar då i synnerhet på förslaget om en dragning med en högbro över Hallsfjärden i höjd med Fläsklösa.

Vi instämmer i utredningens bedömning om att två nya spår mellan Flemingsberg och Järna är nödvändiga för den kraftiga trafik tillväxt som förutspås i samband med ett nytt höghastighetstågnät i Sverige. Nedan redovisar vi våra synpunkter på studiens förslag till spårdragning i steg 4:

1. Två nya spår längs Grödingebanan mellan Flemingsberg-Järna
2. Två nya spår i ny sträckning Flemingsberg-Gerstaberget

Vi har också bedömt de Steg 1-3 som föreslås som åtgärder för perioden innan Steg 4. Vi inleder med vår syn beträffande Steg 4.

Steg 4

Vi uppfattar att nya spår längs Grödingebanan inte kommer att innebära några större nya negativa effekter på djur- och växtliv, inte heller för det rörliga friluftslivet. De ofrånkomliga barriärerna reduceras till ett minimum. Detta talar för alternativ 1.

I sammanhanget vill vi kommentera utredningens skrivning om att de centrala delarna av Grödingelandet inte nyttjas så mycket för friluftsliv. Det må vara sant, men det innebär ju inte att dessa områden saknar potential. Men Grödingebanan utgör en barriär i norr och i övrigt är de små vägar som leder in i området avstängda för allmän trafik. Därför förordar vi en studie av såväl möjligheterna till fler passager över/under spåren (befintliga och nya) som att öppna åtminstone några av vägarna. I synnerhet det senare skulle radikalt förbättra förutsättningarna för allmänheten att nyttja denna i dag undangömda resurs.

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. Vi kan inte riktigt följa utredningens resonemang i detta avseende, men det är i alla fall så vi uppfattar saken.

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, dvs spår i ny sträckning, ser vi egentligen bara en fördel. Det är 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 spår områden 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 på ett mycket olyckligt sätt. Därtill kommer förstås bullerstörningar. Påverkan på områdena väster om Hallsfjärden beskrivs väl i utredningen, t ex vad avser naturreservatet Öbacken-Bränningen och områdena i anslutning till Brandalsund.

Förutom ovanstående kan också nämnas den mycket stora visuella påverkan som en ny dragning och i synnerhet en högbro kommer att innebära, både på land och över vattnet. Vi bedömer att denna påverkan av många kommer att upplevas negativt. Särskilt gäller detta för Hallsfjärdens farvatten, som är populära mål för fiske, segling, båtliv i allmänhet och bad.

Steg 2

Vi har inga kommentarer till förslagen under Steg 1 och Steg 3. Däremot vill vi kommentera förslagen vad gäller Steg 2 i vissa delar. Det gäller diskussionen om att köra fler godståg på Västra stambanan via Tumba. Vi förstår att detta kan ge en tillfällig lättnad vad gäller att lösa kapacitetsproblemen men anser att detta inte får göras utan att de ökade bullerstörningarna för omkringboende beaktas och motverkas.

Utredningen menar att ”Fördelningen av godstrafiken på de olika banorna är idag inte helt känd” (s 47). Vi kan här bidra med uppgiften om att antalet godståg som idag körs via Södertälje hamn och Tumba synes vara 3 st per dygn. Det är dels något vi själva uppskattar, men framför allt en uppgift som är baserad på vad som anges i ”Planbeskrivning P 08004, Detaljplan för Dubbelspår Södertälje Centrum i Södertälje” (Samhällsbyggnadskontoret, Södertälje, Utställningshandling 2009-06-01). I denna planhandling redovisas för övrigt ett ”scenario” för 2015, nämligen att 6 godståg per dygn kommer att passera.

Med dessa uppgifter som grund anförde Naturskyddsföreningen i Södertälje i sitt yttrande över denna handling 2009-07-17 till Samhällsbyggnadskontoret i Södertälje ”att även fastigheter utefter den ordinarie bansträckningen mellan Södertälje hamn och Östertälje behöver bullerskyddas”. Kravet baserades framför allt på att ”godstågstrafiken kommer att mer än fördubblas” men även på utökningen av turtätheten för pendeltågen från 4 till 6 avgångar i bägge riktningar, dvs totalt 12 tågrörelser per timme.

När det nu enligt förslaget under Steg 2 framgår att godstågstrafiken kan bli ännu mer intensiv under perioden 2020-2030 vill vi här upprepa och förstärka detta vårt krav på bullerskydd - och nu inte bara mellan Södertälje hamn och Östertälje utan utmed hela sträckningen Södertälje hamn-Flemingsberg där det kan vara befogat med tanke på bostadsbebyggelse. Exempel är Rönninge och Tullinge.

Slutsatser

Naturskyddsföreningen i Södertälje och Naturskyddsföreningen i Stockholms län är positiv till en utökning av kapaciteten för tågtrafik mellan Stockholm och Järna. Detta bör ske via ny spårdragning längs den befintliga 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. Fler övergångar och möjlighet till passage framför allt till båtnad för det rörliga friluftslivet bör övervägas. Vi avvisar bestämt en spårdragning i ny sträckning Flemingsberg-Gerstaberget.

Vad gäller de föreslagna åtgärderna innan nya spår slutligen kan tas i bruk accepterar vi förslaget om att öka godstågstrafiken på Västra stambanan via Tumba endast under förutsättning att de delar av sträckningen som är omgiven av bostäder förses med bullerskydd. Ett exempel är sträckan Södertälje hamn–Östertälje.

Även om vi inser att en slutlig ny järnväg enligt alternativet dragning utmed Grödingebanan är ett mycket stort projekt föreslår vi att en tidigareläggning än 2030 utreds i syfte att några av de kostsammaste åtgärderna i Steg 1-3 då kan undvikas. Utan närmare studium tror vi att en rimlig inriktning skulle vara år 2025.

Södertälje och Stockholm 2011-09-16

Naturskyddsföreningen i Södertälje

Lars Klasén
Adj. styrelseledamot, 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
Norrbackagatan 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