

YTTRANDE

Till
Länsstyrelsen i Stockholm
samhallsplanering.stockholm@lansstyrelsen.se

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025 (Remiss länsplan 2014-2025, dnr 342-16137-2013)

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn ber härmed att få lämna följande synpunkter på rubricerade länsplan. Synpunkterna avgränsas till de förslag och åtgärder som direkt berör kommunerna Södertälje och Nykvarn.

Länsplanens investeringar i spår- och cykeltrafik

Vi har inget att anföra mot det som föreslås för "Södertälje C bytespunkt" och "Södertälje C bangård dubbelspår".

Länsplanens investeringar i vägar

Vad gäller "Väg 57 Gnesta – E4" så motsätter vi oss såväl förbifart Mölnbo som förbifart Järna men är i övrigt positiva till de förbättringsåtgärder som föreslås.

Skälen för att motsätta oss förbifart Mölnbo och förbifart Järna har vi utvecklat i vårt yttrande till Samhällsbyggnadskontoret i Södertälje över "Utställning av översiktsplan för Södertälje kommun" (Dnr 2010-00838-212), daterat 2013-04-25. Här relateras en del av texten.

"I förslaget [dvs översiktsplanen] påpekas på ett antal ställen vikten av att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik före bilen. Det är bra. Men alla dessa ord rimmar synnerligen illa mot vad som i själva verket föreslås, nämligen satsningar på nya trafikleder. Förslaget skriver att det inte räcker med satsningar på cykel och kollektivtrafik 'utan det krävs även nya trafikleder som kan fördela om trafiken'. Sådana nya trafikleder innebär ju en ren acceptans för bilen – oavsett om syftet att minska luft- och bullerproblem är gott. Dessa problem ska naturligtvis lösas genom totalt sett minskad biltrafik! Annars är ju allt tal om att minska bilismen bara tomma ord – och innebär att man inte ens tror på att satsningarna på att t ex 'minimera behovet av att använda bilen' genom att lokalisera bebyggelse 'nära befintliga eller planerade kollektivtrafikstråk'.

För övrigt innebär ett uppfyllande av regeringens mål om en fossiloberoende fordonsflotta att åtminstone en del av fordonsdriften kommer att baseras på el – och därmed minskade luftföroreningar.

[...]

Utgångspunkten för förslaget till översiktsplan är hållbarhet. Nya trafikleder står i direkt motsättning till detta. Vår slutsats är därför att inga nya sådana ska planeras, utöver sådana som måste tillkomma för nyttoändamål t ex i anslutning till logistikcentret vid Almnäs eller för de nya bostäder som planeras i anslutning till Södertälje stadskärna. De som därmed inte bör komma till stånd av dem som nämns är därmed [...] väg 57 förbifart Järna och väg 57 förbifart Mölnbo.”

Efter detta har ytterligare bränsle lagts på debatten i och med Trafikverkets förslag (sommaren 2013) om att glesa ut eller till och med eliminera pendeltågsförbindelserna Järna-Mölnbo-Gnesta, med motiveringen att plats måste göras för de olika tågbolagens snabbtåg på sträckan. Detta förslag har sedermera dragits tillbaka, men först efter mycket opposition från såväl befolkning som politiker i berörda kommuner. Ifall förslaget hade blivit verklighet skulle det ha gett ett ytterligare argument för mer vägar pga behovet av ökad vägtrafik, dvs i direkt motsättning till kraven på en hållbar utveckling. Detta visar på vikten av att inte locka till framtida förslag i samma riktning; något som skulle gynnas av existensen av förbifarter enligt föreslaget.

Vi motsätter oss däremot inte de förbättringar i övrigt av väg 57 som föreslås, inkl breddning, dvs en förbättring för cyklister, och åtgärder för oskyddade trafikanter.

Utblick mot 2013

Vad gäller Ostkustlänkens vidare koppling från Järna mot Stockholm ställer vi oss bakom alternativet breddning av den nuvarande Grödingebanan istället för en ny högbro i ny sträckning över Hallsfjärden.

Beträffande Ostkustlänken och vidare koppling från Järna mot Stockholm så har vi beträffande sträckan Järna-Flemingsberg, tillsammans med Naturskyddsföreningen i Stockholms län, avgett synpunkter i vårt yttrande till Trafikverket angående ”Förstudie järnväg Stockholm – Järna”, daterat 2011-02-11.

Av de två huvudalternativ som förstudien angav, dvs 1) en breddning av den nuvarande banan, Grödingebanan, och 2) En ny bana med en högbro över Hallsfjärden i höjd med ön Fläsklösa så ställde vi oss obetingat bakom alternativ 1).

Vi har inte funnit anledning att ändra ståndpunkt i den frågan, varför här nedan relateras en del av det vi anförde som skäl för denna.

”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. [...]

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.”

Utblick mot 2013

Vad gäller ”E4/E20 ny bro över Södertälje kanal” ställer vi oss mycket tveksamma. Vi vill dock betona att vi inte har tagit slutlig ställning ännu.

Mot bakgrund av nödvändigheten, för miljö och klimat, av att minska utsläppen av växthusgaser bör inte ytterligare större vägsatsningar göras. Visserligen har E4-an utvidgats från 2 till 3 filer hela sträckan Stockholm – Södertälje kanal – men vi menar att det får räcka så. En ny bro stimulerar bara till ett ytterligare förlitande av vägtransporter, när det istället är kollektiva förbindelser, frakt av gods med tåg, fartyg, etc som bör gynnas.

Vår kontaktperson i detta ärende är Lars Klasén, remissansvarig Södertälje, 073-5638001, lars.klasen@telia.com.

Södertälje den 25 september 2013

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn

Anders Lerner
Ordförande
076-6480874, anders.lerner@naturskyddsforeningen.se

Naturskyddsföreningen i Södertälje-Nykvarn, c/o Anders Lerner, Tallhöjdsvägen 1, 15241 Södertälje
sodertalje-nykvarn.krets@naturskyddsforeningen.se