



### Särskilt yttrande

Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet 5 februari 2014

#### § 24 Svar på remiss, Åtgärdsvalsstudie tvärförbindelse Södertörn

28 februari 2013 meddelade Trafikverket att projektet Södertörnsleden avbrutits. Det gamla projektet var förlegat och olagligt. Många års arbete och enorma resurser hade kunnat användas betydligt bättre. Nu görs en åtgärdsvalsstudie som ska ta hänsyn till samtliga trafikslag, något man kan fundera över när förslaget till åtgärder presenteras. Fokus är fortfarande vägtrafik. Biltrafiken ska minska och inte öka, vilket blir konsekvenserna av åtgärderna i åtgärdsvalsstudien.

Av åtgärdsvalsstudien framgår att av alla resor inom Södertörn är 20 % under 1 kilometer och 40 % under 3 kilometer. Av resorna under 1 kilometer sker nästan 40 % med bil. Vidare är kollektivtrafikandelen endast ca 15 %.

#### Fyrstegsprincipen

Åtgärdsvalsstudien ska utgå ifrån fyrstegsprincipen, där befintliga vägar ska förbättras genom steg 2- och 3- åtgärder, och där flera olika åtgärder ska till för att fler ska välja kollektivtrafikresande istället för bil. Fyrstegsprincipen borde ha inneburit större fokus på kollektivtrafik, gång och cykel och också utbyggnad av spår och järnväg. Nynäsbanan och Spårväg Syd skulle ha prioriterats och nya vägar i känsliga områden skulle ha undvikits.

#### Risk för inskränkning i riksintresse för friluftsliv (Hanveden)

Trafikleden genom Hanveden och Flemingsbergsskogens naturreservat, tillika riksintresse för friluftsliv, ska undvikas. Naturen och är skyddad och måste så förbli. Istället bör tunnellsningar ses över.

#### Spår och järnväg

Godstransporter på väg står för en mycket stor och ökande del av koldioxidutsläppen i Sverige och måste därmed i största mån föras över till järnväg. Om Norvik i Nynäshamn får tillstånd att bedriva hamnverksamhet – vilket de ännu inte har, men i studien tas för självklart att de får – så måste godstrafiken över på järnväg.

Att idag tungt och farligt gods går genom bostadsområden är naturligtvis ytterst bekymmersamt. Där det inte finns lämpliga vägar för tung trafik bör denna trafik inte heller tillåtas att gå. En ny hamn i Nynäshamn eller de tunga industrierna i Gladö borde förutsätta erforderliga industrispår.

I åtgärdsvalsstudien beskrivs satsningen på spår som ett möjligt alternativ, men utreds inte med samma förutsättningar som alternativet väg. Detta är i strid med studiens syfte och bryter även mot fyrstegsprincipen. Vem, vad och varför har en tidshorisont satts för åtgärder inom studien? Detta begränsar och utesluter ytterligare utredning av bland annat spår. Flera föreslagna åtgärder har bevisligen redan avförts från vidare utredning och sägs inte rymmas i studien.

*Am*

Vi refererar till sidan 80 och ett par av de beskrivna åtgärder som har valts bort, exempelvis avsnitt 6.11.3 Industrispår till Gladö industriområde samt nedanstående:

#### ”6.11.4 Ny järnväg i tvärled

Järnvägsnätet i Stockholm är radiellt med linjesträckningar som går från den centrala regionkärnan. Möjligheten att binda ihop Nynäsbanan och Västra stambanan med en tvärgående järnvägsförbindelse har diskuterats. En sådan järnvägsförbindelse skulle göra att exempelvis gods på järnväg till/från hamnen i Norvik inte behöver passera via Älvsjö för att gå söderut. Det skulle också skapa nya möjligheter för pendeltågstrafik mellan exempelvis Södertälje och Nynäshamn. Om den tvärgående järnvägen förlängdes ytterligare västerut mot exempelvis Kungens kurva skulle en ny koppling till målpunkter och infrastrukturstråk runt tunnelbanans röda linje och E4/E20 skapas.

En ny järnväg i tvärled bedöms som ett intressant alternativ men nyttan med åtgärden är svår att bedöma utan att utreda alternativet ytterligare. Kostnaderna för åtgärden bedöms erfarenhetsmässigt som höga i förhållande till det utnyttjande som kan förväntas på en sådan järnväg. Då järnvägssträckningen är tidigare outredd och saknas i aktuella planer för infrastrukturen kan man inte förvänta sig att järnvägen kan byggas före 2025. Åtgärden faller därför utanför den tidshorisont som valts för åtgärdsvalsstudien.”

#### **RUFS**

RUFS 2010 innebär att Södertörnskommunerna åtagit sig att skapa förutsättningar för 65 000 nya bostäder och 110 000 nya arbetsplatser fram till 2030. En förutsättning för detta är att infrastrukturen på Södertörn byggs ut. Utvecklingen måste dock hålla sig inom långsiktigt hållbara miljö- och klimatmål och ramar. Kompletterande infrastruktur ska dras så att värdefull natur inte skadas eller påverkas negativt. Och de samlade konsekvenserna av kompletteringarna får inte innebära ökad bilism.

Södertörnskommunerna måste visa det politiska mod som krävs för att bygga ett långsiktigt hållbart samhälle. Och Trafikverket måste tillhandahålla de verktyg, som ligger inom verkets kompetensområde. Tillsammans måste Sveriges kommuner och myndigheter planera för uppfyllelse av det för Sveriges miljöpolitik övergripande målet ”att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta”. Politik och planering måste trygga våra barns och barnbarns framtid.

för Miljöpartiet de Gröna i Tyresö



Marie Åkesdotter

