



Naturskyddsföreningen Huddinge

YTTRANDE

TRV 2013/29212

Till
Trafikverket

stockholm@trafikverket.se

Åtgärdsvalsstudie – Tvärförbindelse Södertörn

Huddinge Naturskyddsförening (nedan kallad föreningen) har lämnats tillfälle att yttra sig över Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för tvärförbindelse Södertörn. Vi vill härmed lämna våra synpunkter. Grunden för dessa är främst Naturskyddsföreningens strävan att i alla sammanhang slå vakt om vår natur men också behoven av långsiktigt arbete för ett hållbart samhälle och emot alla former av miljö- och resursförstöring inklusive klimatförändringarnas orsaker och konsekvenser.

Sammanfattning

Huddinge Naturskyddsförening anser i likhet med tidigare att en trafikled genom Flemingsbergsskogens naturreservat inte ska byggas.

Föreningen förordar i stället ytterligare kreativa satsningar på de tre första stegen i Trafikverkets fyrstegsprincip. Bl a bör bron över Flemingsbergsviken förstärkas. Om ett fjärde steg ändå krävs måste detta innebära nya spårdragningar – för transport av gods såväl som av människor. Och dessa spår kan inte tillåtas gå genom områden, som har någon form av natur- eller kulturskydd.

Övergripande synpunkter

I åtgärdsvalsstudien beskrivs på sid 43 de naturreservat, som finns i det berörda området. Denna beskrivning måste kompletteras med att där också finns rödlistade djur, t ex bergscikadan *Cicadetta montana*.

Ur föreningens yttrande över Översiktsplan Huddinge 2030: ”Även om ledens sträckning och utformning nu omprövas står det klart att kommunen är mycket angelägen om att leden utförs. Föreningen befarar att större förändringar i förhållande till tidigare planering kommer att betraktas som orealistiska. MKB påpekar att den hittillsvarande dragningen inte är förenlig med vare sig miljö kvalitetsmålet *Ett rikt växt och djurliv* eller det inriktningsmål som anger att *naturreservat och gröna kilar ska värnas*. Även ovan nämnt mål om att *större opåverkade och/eller tysta områden ska skyddas mot negativ påverkan* är oförenligt med en led genom Flemingsbergsskogen... Föreningen motsätter sig som tidigare denna led genom ett stort och orört naturområde av riksintresse för friluftslivet.”

Södra stockholmsregionen har under de senaste 50 åren byggts ut radiellt och resurser för tvärförbindelser har inte prioriterats och avdelats. Detta har lett till att Huddinges stora ”mage” nu utgörs av grönområden och natur – till yttermera visso till stor del skyddad som naturreservat och Natura 2000-områden och bevakad som del av Storstockholms gröna kilar med gröna värdekärnor. Olyckligt och kortsynt, säger nu många. Fantastiskt och långsynt, säger vi. Denna struktur är inte att

beklaga, den är att gratulera. Den livsviktiga natur som även storstadsområden behöver har råkat bli kvar. Huddinge sitter på en guldgruva, som bara kommer att bli mer och mer värd!

Om man ändå av olika skäl nu vill komplettera denna kommunikationsstruktur och göra den mer nätformig så måste detta mål underordnas de ramar, som de långsiktiga miljö- och klimatfrågorna anvisar. Naturen och dess levande varelser och organismer måste skyddas, koldioxidutsläppen måste minimeras. Dessa förutsättningar bör leda till spårbundna lösningar, som kan upplevas kostsamma. Men naturen är inte förhandlingsbar. En oskadad produktiv natur är den långsiktiga förutsättningen för allt liv. Tidigare generationers samhällsbyggnad har ibland varit alltför ouppmärksam på naturens roll och behov. Med dagens ökade miljöpåverkan och större kunskap om naturens ekosystemtjänster har notan nu stigit. Vinsten i detta fall var inte avsiktlig men den är desto mer värdefull – ett stort stycke natur nära en storstad.

Synpunkter i detalj

Allmänt

Vi har valt att i vår analys utgå från studiens avsnitt 4 Problembild. Där beskrivs fyra problemområden:

- * Begränsningar för tillväxt och bostadsutbyggnad
- * Bristande kommunikationer mellan regionala stadskärnor
- * Bristande kommunikationer i öst-västlig riktning
- * Störning av bostadsområden

Begränsningar för tillväxt och bostadsutbyggnad

Planeringsmålen enligt RUFSS 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 inom Södertörn byggs ut.

Föreningen motsätter sig inte denna utbyggnad som sådan, så länge konsekvenserna av denna utveckling håller sig inom miljö- och klimatmässigt långsiktigt hållbara ramar. Kompletterande infrastruktur måste dras så att värdefull natur inte skadas eller påverkas negativt. Och de samlade konsekvenserna av kompletteringarna får inte tillåtas innebära t ex en ökad bilism. Det är allmänt känt att nya motorvägar leder till ökad biltrafik. Sveriges mål för ett nästan fossilfritt samhälle kommer snarare att kräva att nuvarande fordonsflotta minskar. Miljökonsekvensbeskrivningen av Översiktsplan Huddinge 2030 visar att bl a utbyggnaden av Tvärförbindelse Södertörn medför en ökning av biltrafiken, som innebär att Huddinges klimatpåverkan inte minskar så mycket som krävs. Detta är en oacceptabel konsekvens.

Bristande kommunikationer mellan regionala stadskärnor

Studien påpekar att spårförbindelser saknas. Vidare hävdas att de öst-västliga vägförbindelserna har låg standard och att tillgängligheten exempelvis till Karolinska universitetssjukhuset i Huddinge är begränsad.

Föreningen inser att ambulanstransporter kan ha framkomlighetsproblem så länge de måste konkurrera med befintlig eller utbyggd bilism. När denna bilism med en framsynt transportpolitik - inklusive ett kvalificerat kollektivtrafiknät - kan nedbringas på det sätt klimatmålen kräver bör framkomlighetsproblemen kunna bli hanterbara.

Ett långsiktigt hållbart samhälle kräver att de regionala stadskärnorna förbinds med spårbunden trafik och cykelleder, inte i första hand med biltrafikleder.

Bristande kommunikationer i öst-västlig riktning

Studien utgår från problembeskrivningen att under högtrafik kapacitetstaket nåtts och konstaterar ”Framtida trafiktillväxt gör att problemen kommer att öka ytterligare.” Föreningen ifrågasätter definitionen på kapacitetstak. Uppstår ett sådant så fort köer bildas? Är den eftersträvansvärda trafikbilden en väg där biltrafiken alltid kan köra i för vägen maximal hastighet? Och måste befolkningsökning vara synonym med ökad biltrafik?

Föreningen inser att dessa frågor till sin natur är politiska men anser att de måste ställas. Med idag tillämpad teknik innebär ökad trafik automatiskt ökade utsläpp av koldioxid. Andra drivmedel kommer så småningom att utvecklas men också tillverkning av bilar kräver resurser, som inte automatiskt är förenliga med en hållbar global utveckling. Den svenska livsstilen tillämpad på hela jordklotet lär kräva resurser motsvarande tre planeter. Vi har bara en.

Av studien framgår att av alla resor inom Södertörn är 20 % under en kilometer och 40 % under tre kilometer. Av resorna under en kilometer sker nästan 40 % med bil. Vidare anger studien att kollektivtrafikandelen inom Södertörn är endast ca 15 %. En framsynt politik måste utgå från nya (nygamla) sätt att kommunicera och utveckla strategier för detta. Att passivt acceptera och, än värre, bädda för expansion av ohållbara normer och kulturer är alltför uppgivet. Ett utvecklat samhälle måste kunna bättre än så.

Störning av bostadsområden

Att idag tungt och farligt gods går genom bostadsområden är naturligtvis ytterst bekymmersamt. Tyvärr verkar många hittills tagna beslut ha utgått från felaktiga och/eller ofullständiga förutsättningar. Där det inte finns lämpliga vägar för tung trafik bör denna trafik inte heller tillåtas gå. Exempelvis en ny hamn i Nynäshamn eller de tunga industrierna i Gladö borde förutsätta erforderliga industrispår. Allt annat kan tolkas som glädjekalkyler eller nonchalans.

Till sist

Södertörnskommunerna måste visa det politiska mod som krävs för att bygga långsiktigt hållbara samhällen! Och Trafikverket måste tillhandahålla de verktyg, som ligger inom verkets kompetensområde.

Tillsammans måste Sveriges kommuner och myndigheter planera för en 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 kunna trygga våra barns och barnbarns framtid. Till varje pris!

Vår kontaktperson i detta ärende är Kerstin Lönngren, remissansvarig i Huddingekretsen, 0705-72 12 72, kerstin.lonngren@telia.com.

Huddinge 2014-02-18
Huddinge Naturskyddsörening

Jessica Eklund
ordförande

jessica.natur@gmail.com