



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

2003-09-18

Banverket, Östra banregionen
Box 1070
172 22 Sundbyberg

Synpunkter på förstudie kring kapacitetsförstärkningar på Nynäsbanan Nynäshamn-Västerhaninge

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Stockholms län förordar att det fortsatta arbetet inriktas på utredningsalternativ 10 (nya mötesstationer vid Nynäsgård, Björsta, Segersäng och Hemfosa) i kombination med ytterligare dubbelspår, i första hand från Hemfosa och norrut.

Föreningen konstaterar samtidigt att inget av de föreslagna alternativen ger tillräcklig förstärkning. För att få en järnväg som kan ge acceptabla förhållanden för persontrafik och öppna för godstrafik krävs dubbelspår längs hela banan.

De mycket begränsade satsningar Banverket nu föreslår, beräknas med nuvarande planering inte kunna påbörjas förrän efter 2010. I den sk länsplanen 2004-2015 som länsstyrelsen redovisat finns inga medel alls till Nynäsbanan. En förutsättning för att tillräckligt snabbt kunna komma igång med en satsning på dubbelspår är, enligt föreningens uppfattning, att överskottsmedel från trängselavgifterna på rusningstrafiken i Stockholm kan tillföras projektet.

Vid dragningen av mötesspåret vid Segersäng bör särskild hänsyn tas för att skydda kärnmiljön längs Nynäsbanans östra sida strax söder om Segersäng.

Bakgrund

Nuvarande enkelspår på Nynäsbanan Västerhaninge-Nynäshamn innebär att banan är utomordentligt känslig för störningar. För att möta den efterfrågan på tågtrafik som finns är kapacitetsförstärkningar av banan nödvändiga. Bristerna på Nynäsbanan skapar dessutom problem i övriga delar av regionens järnvägssystem. Behovet att avlasta väg 73 från godstrafik ger ytterligare motiv att öka banans kapacitet så att den åter blir intressant för godstrafik.

Föreningen har tidigare efterlyst ett samordnat program för att utveckla trafiken på Nynäsbanan och väg 73 i syfte att närma sig de transportpolitiska mål riksdagen har ställt sig bakom. Tyvärr finns inga initiativ i denna riktning. Tvärtom driver Vägverket på hårt för att så snabbt som möjligt få till stånd en maximal utbyggnad av väg 73. Som påvisas i Banverkets förstudie spelar det från miljösynpunkt stor roll i vilken ordning satsningarna sker. Om man först bygger ut väg 73 kommer färre att i framtiden välja tåget framför bilen. Länsstyrelsens förslag till ny länsplan – där pengar anslås till ombyggnaden av väg 73, men inte till Nynäsbanan – riskerar tyvärr att få den effekten.

Föreningens synpunkter

Föreningen har tidigare påpekat att det på kort sikt förefaller mest angeläget med åtgärder som möjliggör trafik på banan med längre pendeltåg, dvs med minst 8 vagnar. Det förutsätter att samtliga perronger längs sträckan förlängs så att de kan hantera längre tåg.

Beträffande spårinvesteringar bör utgångspunkten för förstudien vara att hela sträckan Västerhaninge-Nynäshamn så snart som möjligt blir tvåspårig även om utbyggnaden måste ske etappvis. Med två spår längs hela sträckan skapas de bästa förutsättningarna för att utveckla en attraktiv, snabb och bekväm kollektivtrafik som kan ge bra service samtidigt som vägtrafikens tillväxt motverkas. Med två spår längs hela sträckan kan banan lättare göras attraktiv för godstransporter bl a genom att konflikter om spårutrymmen undviks. En överföring av godstransporter till järnväg är viktig för att uppnå de transportpolitiska målen.

I avvaktan på en sådan satsning är vår bedömning att det alternativ som benämns utredningsalternativ 10 är det mest fördelaktiga. Detta förslag ger inte den högsta teoretiska kapaciteten, men den innebär att risken för störningar i trafiken minimeras, dvs ger den högsta tillförlitligheten. Påverkan på naturmiljö m m är mycket liten, kostanden (175 milj kr) betydligt lägre och den samhällsekonomiska kalkylen betydligt bättre än för något av de övriga redovisade alternativen.

Föreningen förordar att Banverket går vidare med denna lösning så snart som möjligt.

I ett avseende har vi synpunkter på detaljutformningen. På banans östra sida, strax söder om Segersäng finns en värdefull kärnmiljö, som inte får skadas i samband med dubbelspårsutbyggnaden. Vi utgår från att Banverket beaktar detta i den fortsatta planeringen.

Denna satsning bör dock kombineras med ytterligare dubbelspår utanför stationsområdena. Av resonemangen i förstudien att döma förefaller en satsning på dubbelspår norr om Hemfosa vara mest kostnadseffektivt och angeläget.

Det väsentliga hindret för att genomföra dessa åtgärder är, såvitt vi kan bedöma, bristen på pengar för satsningen. I Banverkets slutförslag till långtidsplan 2004-2015 innehåller ett större anslag än vad som ingick i det remitterade förslag. Anslaget är också högre än vad som förordades av Stockholmsberedningen. Samtidigt kan man konstatera att inga satsningar planeras förrän tidigast 2010. Detta är inte acceptabelt.

Föreningen är samtidigt principiellt emot att den här typen av trots allt relativt begränsade investeringar finansieras med lån. Att låna innebär låsningar för framtiden och urholkar den demokratiska processen där satsningar på infrastruktur ska vägas på lika villkor mot andra utgifter. Ett mera rimligt område att hantera med lån vore t ex inköp av avverkningshotad gammelskog med höga naturvärden. En lånelösning för Nynäsbanan öppnar dessutom för liknande lösningar för en lång rad andra infrastruktursatsningar, vilket sammantaget riskerar att leda till att de demokratiska beslutsorganen mer eller mindre helt förlorar greppet över de ekonomiska prioriteringarna.

Genom beslutet att införa trängselavgifter i Stockholm där överskotten ska satsas på regionens kollektivtrafik har emellertid en ny finansieringsmöjlighet öppnats. De totalramar Banverket baserat sin långtidsplan på är, enligt föreningens uppfattning, orealistiskt stora. Det är osannolikt att de verkliga anslagen kommer att räcka till för det man föreslår. Om man ska kunna garantera Nynäsbanans uppgradering kommer det att krävas ytterligare tillskott. Vår uppfattning är att den enda realistiska möjligheten att förverkliga den nödvändiga utbyggnaden av Nynäsbanan inom rimlig tid är att projektet tillförs överskottspengar från trängselavgifterna. 1-2 års överskott av trängselavgifterna torde räcka till att finansiera hela dubbelspårsutbyggnaden.

Detta yttrande har utarbetats i samråd med naturskyddsföreningarna i Haninge och Nynäshamn.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

För kännedom:

Vägverket, region Stockholm
Storstockholms lokaltrafik AB
Länsstyrelsen i Stockholms län
Nynäshamns kommun
Haninge kommun
Miljödepartementet
Näringsdepartementet

Norrbackagatan 80
113 41 Stockholm

Fax 08-644 50 50
E-post kansli.stockholm@snf.se