



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Stockholm 2004-04-15

Vägverket
Region Stockholm
Att: Marianne Eriksson
171 20 Solna

Väg 73, Nynäshamn-Stockholm, delen Älgviken-Fors VST-41540

Yttrande av Naturskyddsföreningen i Stockholms län i samråd med Nynäshamns Naturskyddsförening.

INLEDNING

Föreningarna har i tidigare yttranden om väg 73 (1996-01-24, 1997-12-02, 2001-08-29, 2002-06-02) framhållit att det är angeläget att snabbt förbättra trafiksäkerheten och minska miljöbelastningen längs väg 73. Detta bör, enligt vår uppfattning, bl a ske genom förbättrad hastighetsövervakning, riktade investeringar längs vägen samt en utbyggnad av Nynäsbanan. En ny dragning enligt Vägverkets förslag kommer att innebära en rad nya intrång i obruten naturmark samtidigt som nuvarande intrång vid bl a Landfjärden i huvudsak skulle bestå. Vägen kommer även att innebära nya bullerstörningar, kraftiga barriäreffekter samt skada en lång rad värdefulla miljöer, bl a de nyckelbiotoper som Skogsvårdstyrelsen avgränsat i anslutning till Träskbäcken. Ytterligare nyckelbiotoper kan komma att skadas eller förstöras vid det föreslagna alternativet (se Åtgärder nedan).

Den föreslagna utbyggnaden motiveras av Vägverket inte främst med nuvarande belastning på väg 73 utan med förväntade kraftiga trafikökningar med hänvisningar främst till den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFSS) från landstinget regionplane- och trafikkontor. Man refererar även de miljöambitioner RUFSS sägs ha. Dock är det så att den miljöbedömning som ingår i RUFSS visar att en utveckling enligt RUFSS väntas leda till en ökning av koldioxidutsläppen i Stockholms län per capita till 2015 med 15 procent, främst p g a en kraftigt ökad vägtrafik. Den trafikökning som Vägverket anför för att motivera en kraftig utbyggnad av väg 73 är således oförenlig med miljömålet inom transportpolitiken!

ÅTGÄRDER

När nu vägutbyggnaden likväl ska genomföras enligt den föreslagna lösningen, bör följande åtgärder vara av högsta prioritet:

1. Minska skadorna på flora, fauna och friluftsliv

Man bör minska den blivande vägens barriäreffekter bl.a. genom iordningställandet av undergångar/tunnlar eller sk ekodukter (se förslag bilaga 1.). Detta för att underlätta och minska skadorna för flora, fauna och friluftsliv. Detta är även helt i linje med det yttrande som Naturvårdsverket gjorde angående det aktuella förslaget, nämligen att det är *"nödvändigt att vidta åtgärder för att minska effekterna av den barriär och fragmentering av landskapet som den nya vägdragningen medför."*

För att uppnå ovanstående mål förutsätter vi att naturvärden som riskerar att drabbas av den föreslagna vägsträckningen noggrant inventeras och att lämpliga åtgärder vidtas för att minimera vägens inverkan

på dessa värden. Som exempel på särskilt höga naturvärden inom den del av vägsträckningen som går inom Nynäshamns kommun finns nedanstående tre områden mellan Segersängsvägen i norr till den föreslagna Överfors trafikplats i söder. Den föreslagna vägsträckningen går igenom eller passerar nära de här områdena, och vägens (och själva vägbyggets) inverkan på områdenas naturvärden måste minimeras.

1. Det nordligaste av de tre områdena är alsumpskogen vid Sumpen. Den här alsumpskogen är stor och välutvecklad och hyser bland annat ett flertal ovanliga mossarter, till exempel alsidenmossa (Abenius m fl 1991). Det är därför viktigt att undvika såväl direkt inverkan på sumpskogen (genom t.ex. avverkning) som indirekt inverkan genom förändringar i vattenflöden.
2. Söder om Sumpen, vid Drakboda, finns partier som har mycket höga naturvärden. Bland annat har den sällsynta stjälkroksvampen hittats här (Abenius m fl 1991). Här blir det också viktigt att minimera inverkan från den föreslagna vägsträckningen.
3. Strax norr om den föreslagna Överfors trafikplats passerar den föreslagna vägsträckningen över Muskån. Denna å har synnerligen höga naturvärden, bland annat på grund av förekomsten av en naturlig stam av havsöring. Vägprojektet får inte innebära någon negativ påverkan på åns miljö, vilket även innebär att vegetationen kring ån måste bevaras i mesta möjliga mån. Vi förutsätter att olika alternativ för att åstadkomma detta tas fram och utvärderas noggrant.

2. Höja kapaciteten på Nynäsbanan och gynna kollektivtrafik

Av projektbudgeten bör minst 500 milj kr avsättas för att höja kapaciteten på Nynäsbanan. Detta krävs för att kompensera för de ytterligare överskridanden av miljö kvalitetsnorm som det föreslagna projektet kommer att leda till men också för att dämpa den ökning av koldioxidutsläppen som projektet väntas orsaka. Vidare är det viktigt att den föreslagna vägen utformas på ett sätt som gynnar kollektivtrafikåkande genom exempelvis lämpliga busshållplatsslägen, inklusive god tillgänglighet till dessa hållplatser för trafikanter.

3.Förbättra tillgängligheten för cyklister

Vi förutsätter att Vägverket i den fortsatta planeringen följer regeringens förutsättningar för tillåtlighet ”att en sammanhängande förbindelse för långsamtgående fordon, cykeltrafik mm mellan Älgviken och Fors kommer till stånd samordnat med utbyggnaden av Väg 73.” Detta är av största vikt inte minst för att vägsträckan är en del av det överordnade regionala cykelstråket som Vägverket region Stockholm pekat ut. Det är en cykelsträcka med stora rekreativvärden bland annat för cykelturister på väg till Gotlandsfärjan men delar av sträckan kan också få en stor betydelse för arbetspendling med cykel. Det är viktigt att detta regionala cykelstråk får en god kvalitet vad gäller t.ex. sektionbredd och att korsningpunkter görs planskilda eller hastighetssäkras. Att det överordnade regionala cykelstråket blir komplett är också en stor möjlighet till att minska halten av de förväntade ökade utsläppen från biltrafik i området som med största sannolikhet kommer att överskrida miljö kvalitetsnormerna.

Även gångtrafikanter bör finnas med i Vägverkets vidare planering.

4.Begränsa bullerstörningen

Att på alla sätt begränsa bullerstörningen av boende och naturområden är också av största vikt. Man bör i den fortsatta planeringen inte enbart bedöma fysiska åtgärder som är direkt kopplade till själva vägen, utan även t ex satsningar för att flytta person- och godstrafik till Nynäsbanan samt förstärkt hastighetsövervakning.

Mårten Wallberg
Ordförande

För kännedom:

Naturvårdsverket

Länsstyrelsen i Stockholms län

Nynäshamns Naturskyddsförening

Naturskyddsföreningen i Haninge

Referens:

Abenius, J., Beier, B-A., Wallentinus, H-G., 1991. Översiktlig naturinventering av Nynäshamns kommun 1988-90. Miljö- och arkitektkontoret, Nynäshamns kommun.

Bilaga 1

Naturskyddsföreningens i Stockholms län sammanställning av förslag till undergångar eller ekodukter för den planerade dragningen av Väg 73 mellan Älgviken och Fors.

Läget på dessa undergångar är måttangivna (ungefärligt) i enlighet med Vägverkets arbetsplan. Vi utgår söderifrån med start norr om Fors.

1	vid 7500 meter	Extra undergång/ekodukt (Banksta)
2	7800 meter	Extra undergång/ekodukt mot gravfält för rörligt friluftsliv och småvilt
3	8400 meter	Vägverkets övergång, lokaltrafik
4	9000 meter	Vägverkets viltundergång/ekodukt
5	9600 meter	Extra undergång/ekodukt (Sumpen) för rörligt friluftsliv och småvilt
6	10200 meter	Vägverkets trafikplats som måste anpassas för gående på bästa sätt
7	10850 meter	Extra undergång/ekodukt för rörligt friluftsliv och småvilt
8	11125 meter	Vägverkets viltundergång/ekodukt
9	11460 meter	<u>Eventuellt</u> extra undergång/ekodukt för rörligt friluftsliv och småvilt
10	11650 meter	Extra undergång/ekodukt för rörligt friluftsliv och småvilt. I VV:s plan finns denna angiven som <u>trafikplats för framtida infart till Hemfosa!</u>
11	11900- meter	Vägverkets viltundergång/ekodukt (bro vid viltvatten)
12	12280 meter	Vägverkets undergång/ekodukt lokaltrafik
13	12950 meter	Vägverkets undergång/ekodukt lokaltrafik
14	13200 meter	<u>Eventuellt</u> extra undergång/ekodukt för rörligt friluftsliv och småvilt
15	13440 meter	Vägverkets undergång, lokaltrafik
16	13850 meter	Extra undergång/ekodukt för rörligt friluftsliv och småvilt
17	14260 meter	Extra undergång/ekodukt för rörligt friluftsliv och småvilt
18	14500 meter	Extra undergång/ekodukt för rörligt friluftsliv och småvilt
19	14700- meter	Vägverkets undergång (bro), lokaltrafik
20	15030 meter	<u>Eventuellt</u> extra undergång/ekodukt för rörligt friluftsliv
21	15610 meter	Vägverkets undergång, lokaltrafik
22	15710 meter	<u>Eventuellt</u> extra undergång/ekodukt för rörligt friluftsliv och småvilt

23	16130 meter	Extra undergång/ekodukt för rörligt friluftsliv och småvilt
24	16400 meter	Extra undergång/ekodukt för rörligt friluftsliv och småvilt
25	16680 meter	Extra undergång/ekodukt för rörligt friluftsliv och småvilt