



2018-01-09

Till Trafikverket

TRV 2015/6825

## **Synpunkter vid granskning av vägplan för Infart Västra Trosa**

### **Inledning**

Naturskyddsföreningen Sörmland anser att vägprojektet Infart Västra Trosa bör avbrytas. Det finns många skäl till det.

Vägprojektet är inte förenligt med hållbar utveckling. Det är en provokation mot samhällets målsättningar och internationella åtaganden som upprättats för att åstadkomma krafttag mot klimatkrisen. Sverige undertecknade klimatavtalet i Paris 2015. Vi har den nyligen antagna Agenda 2030. Då kan inte enskilda kommuner ta sig rätten att systematiskt samhällsplanera för att öka utsläppen från trafik, vilket är precis det som sker i projektet Infart Västra Trosa om det skulle bli verklighet. Det är andra värderingar som behövs om vi ska vända utsläppstrender och begränsa klimatkrisens omfattning. Vi behöver minska utsläppen av klimatgaser redan idag.

Med projektet Infart Västra Trosa vill kommunen göra ett groteskt ingrepp med en vägbergskärning i det dominerande rekreationsstråket mellan Trosa och Vagnhärad. Rakt över kulturrika landskapet Trosaåns dalgång. Det vore högst otidsenligt att utarma en tätorts natur- och friluftsområden på det här viset.

I vägplanen hävdas att Infart Västra Trosa ligger i linje med olika miljö- och hållbarhetsambitioner från lokal och regional nivå när det i själva verket föreligger motsatt situation. Vi ger exempel på det nedan.

Naturskyddsföreningen saknar verkliga och moderna alternativ, t ex smarta trafikflödesregleringar och mer hänsynsfull planering av Trosa tillväxt. Utredningarna är alldeles för trångsynta och förutbestämda. Det finns andra alternativ för tillväxt av Trosa tätort, det är att låta bli tillväxten västerut. Ta hand om tillväxten som är på östra sidan om Trosaån i stället, det är fullt tillräcklig omfattning på nya bostäder. På så vis behövs inte Infart Västra Trosa. Kulturlandskapet vid Tureholms slott, Trosaåns dalgång och Hunga strövområde är alldeles för värdefullt för att motivera Infart Västra Trosa med tillhörande exploateringsplaner.

# Övergripande synpunkter på förslaget till vägplan för Infart Västra Trosa

## 1. Hunga strövområde och Trosaåns dalgång behövs som natur-, kultur- och friluftsområde

Befolkningen i Trosa kommun ökar. Det har byggts och byggs många nya bostäder i Trosa tätort. Det är viktigt med tillgång till natur- och strövområden. Människor behöver tillgång till natur för att må bra och upprätthålla en god hälsa. Det finns forskning som visar detta. Området längs Trosaån är därför viktigt. Det är inte bara ett kulturlandskap utan mycket vackert att vandra i. Längs Trosaån, på västra sidan, finns Hungaskogen, eller Hunga strövområde som det också kallas. Ett område som används flitigt för friluftsliv. För vandring, löpning, skidor och olika typer av friluftsevent. Detta område behövs som ett naturkapital. Därför bör vi inte dra en väg här igenom.

## 2. Kulturlandskapet kring Tureholms slott och mot Västerljung bör inte trafik- och bullerstöras

Landskapet mellan Trosa tätort och Västerljung är ett fint kulturlandskap. Här löper idag en gång- och cykelväg parallellt med bilvägen. Om Infart Västra Trosa skulle byggas så kommer bullersituationen här att förändras drastiskt. Nya vägar alstrar trafik. Trafik alstrar buller. Jämför situationen längs Ådavägen (väg 218) mellan Trosa och Vagnhärad. Där löper också en gång- och cykelväg, men där är bullersituationen besvärande. Att cykla eller promenera utmed Ådavägen är ingen behaglig upplevelse på grund av all trafik. Det vore oklokt att förändra trafik- och bullersituationen även längs vägen mellan Trosa och Västerljung. Vilka rekreationslandskap blir det kvar som det är trevligt att cykla i? Svara gärna på den frågan, Trosa kommun och Trafikverket. Var rädd om de kulturlandskap som finns kvar, gör inte nya bullerstörande trafikleder. Behåll det som är attraktivt för boende och besökare.

## 3. Ådavägens (väg 218) trafikbelastning är redan kritisk

Kommunen och Trafikverket skriver om behov av att avlasta vägarna i Trosa tätort från trafik. På Ådavägen (väg 218) blir dock trafikbelastningen allt mer kritisk som följd av kommunens expansiva planering. På senaste året har det blivit allt vanligare med köbildningar på Ådavägen. Om Infart Västra Trosa etableras och en kraftfull expansion av bostäder väster om Trosa samt söderut på Tureholmshalvön, så kommer trafiksituationen att förvärras ytterligare på väg 218. Det leder till för stor negativ påverkan på kulturlandskapet Trosaåns dalgång.

## 4. Utveckling av bostadsområden i Trosa tätort är fullt möjlig utan att Infart Västra Trosa byggs

Det etableras redan många nya bostadsområden i Trosa tätort. Så ett nej till Infart Västra Trosa är inte ett nej till bostäder och tätortsutveckling, tvärtom. Om vi avstår från att bygga Infart Västra Trosa så behåller vi naturområden och landskap som utgör en attraktionsfaktor och ett skäl till att människor vill flytta hit och bo här. Människor uppskattar närnatur, den är viktig. Vi ska väl inte behöva resa iväg för att komma till naturområden att vandra i när vi har sådana områden nära där vi bor? Var för vill ni bygga bort dessa områden, svara på det Trosa kommun och Trafikverket!

## **5. Vi behöver ta klimatkrisen på allvar. Inte förvärra problemet**

Trosa kommun är en ekokommun sedan 1994. Det innebär att kommunen beslutat att systematiskt driva på för en hållbar utveckling utifrån ekokommunernas grundprinciper för hållbar utveckling. Detta åtagande åsidosätter kommunen om Infart Västra Trosa etableras. De praktiska konsekvenserna av infart Västra Trosa kommer att bli ökade trafikflöden och klimatutsläpp, exploatering av åkermark och undanträngning av tätortsnära och skyddsvärd natur. Tvärsen mot grundprinciperna för hållbar utveckling.

## **6. Lokalisering av bostadsområden som satelliter kring tätorten bidrar inte till hållbar stadsstruktur**

Trosa kommun har senast årtiondet låtit detaljplanera för en rad satellitområden med bostäder. Bostadsområden som ligger en bit utanför tätorten, både öster och norr om tätorten. Detta alstrar transporter och bilberoende. Att kommunen nu genom Infart Västra Trosa vill bereda väg för bostadsexploatering långt ner på Tureholmshalvön skulle ytterligare förvärra situationen vad gäller klimatpåverkan och utspridning av bebyggelse.

## **7. Trosa kommun väljer det mest miljöpåverkande alternativet**

Trosa kommun väljer genom förslaget till vägplan det mest miljöpåverkande alternativet att etablera Infart Västra Trosa om det skulle bli av - alternativet med bergskärning. Såväl länsstyrelsen som Trafikverket har förordat alternativet med tunnel för att bibehålla naturstråk och minimera barriäreffekter för flora och fauna. Alternativet med en bergskärning medför ett ingrepp som är helt oförsvarbart i anslutning till Trosa tätort.

## **Vi bestrider flera beskrivningar och bedömningar som finns i granskningshandlingen för Infart Västra Trosa**

Nedan kommenteras olika delar i plan- och miljöbeskrivningen, daterad 2017-09-29.

### **Kommentarer till avsnittet 2.2.4 Kommunala mål**

#### ***a. Naturskyddsföreningen anser att Infart Västra Trosa motverkar kommunens uppsatta mål i dokumentet "Fastlagd kurs för Trosa kommun".***

Med Infart Västra Trosa och den bostadsexpansion som pågår bevaras inte "kommunens speciella karaktär och idyll". Trosa tätort får mer och mer karaktären av en klassisk tätort med köpcentra i utkanten av tätorten, utan den charm och småskalighet som tidigare var speciell för Trosa tätort.

#### ***b. Naturskyddsföreningen anser att Infart Västra Trosa strider mot utgångspunkter och mål för Trosa tätorts utveckling som anges i kommunens översiktsplan (2015)***

Med Infart Västra Trosa skulle natur- och friluftsstråken Hunga strövområde och Trosaåns dalgång påverkas kraftigt. Det strider mot Trosa kommuns utgångspunkter i ÖP 2015 "Utbyggnad med attraktiva boendemiljöer" och "Stor hänsyn till värdefulla natur- och kulturmiljöer".

Trosaåns dalgång och Tureholms slott med omgivning är värdefulla kulturmiljöer. Båda dessa kulturmiljöer kommer att påverkas högst väsentligt av den vägen genom fysisk undanträngning av natur, försämrade upplevelsevärden och bullerstörningar.

Trosaåns dalgång och Hungaskogen hyser naturvärden som kommer att påverkas negativt. Det stämmer inte alls att utgångspunkterna för Trosa tätorts utveckling efterlevs på denna punkt. Vilka belägg har kommunen och Trafikverket för att hävda att stor hänsyn tas till värdefulla natur- och kulturmiljöer? Det räcker inte att bara säga att stor hänsyn tas, det gäller att visa hur det konkret sker.

En del av att ha en attraktiv boendemiljö är tillgång till natur- och friluftsområden. I det perspektivet är Trosaåns dalgång och Hunga strövområde av stor betydelse. Med Infart Västra Trosa sker en väsentlig försämring av tillgången till naturlandskap för friluftsliv.

### **Kommentarer till avsnitt 2.3 Fyrstegsprincipen**

***a. Det behöver konkretiseras hur kommunen menar att översiktsplan 2015, miljöpolicy och miljöledningssystem, energi- och klimatplan samt kollektivtrafikvision bidrar till förbättringar av transportsystemet enligt steg 1!***

Att enbart räkna upp dessa dokument utan motivering är inte transparent. Ni måste förklara hur t ex miljöpolicy och energi- och klimatplanen stöttar en satsning på Infart Västra Trosa!

När Naturskyddsföreningen tar del av energi- och klimatplanen och kommunens miljöpolicy så kan vi inte se att dessa dokument ger stöd för Infart Västra Trosa. Miljöpolicy för Ekokommunen Trosa innebär ju att kommunen ska sträva efter att bibehålla natur, minska användningen av ändliga naturresurser samt främja hushållning med energi och material. Hur menar Trosa kommun och Trafikverket att så skulle vara fallet? Infart Västra Trosa leder i praktiken till utarmning av tätortsnära natur, till exploatering av åkermark, till att utsläppen av klimatgaser ökar mm.

***b. Tillämpning av Steg 1 i fyrstegsprincipen vore att kommunen låter bli att expandera Trosa tätort västerut. Det finns inget skäl till Trosa tätort behöver expandera även västerut och söderut på Tureholmshalvön. Tvärtom, så finns det som visat i detta yttrande en rad nackdelar.***

### **Kommentarer till 6.1**

På vilken grund förväntas trafiksiffrorna bli oförändrade? Om befolkningen på västra och södra sidan ska öka med över 1500 personer (ca 700 bostäder), så skulle sannolikt trafiken öka .

### **Kommentarer till 6.2**

Utveckling av ett lokalsamhälle handlar inte bara om tillgång på mark för bostäder och verksamheter. Mycket viktigt är även tillgång till bra närområden. Många har flyttat till Trosa gå grund av närhet till natur och lugn. Detta planeras nu i väsentliga delar bort genom den planerade infarten.

### **Kommentarer till regionala målen sid 9**

Infart Västra Trosa strider mot mål fyra "Sörmland har hållbara och attraktiva livsmiljöer".  
Eller hur menar kommunen och Trafikverket att det enorma ingreppet med Infart Västra Trosa i Trosaåns dalgång och Hunga strövområde skulle bidra till attraktiva livsmiljöer?

För Naturskyddsföreningen Sörmland

*Karl-Axel Reimer*

Karl-Axel Reimer

Ordförande

[Karl-axel.reimer@naturskyddsforeningen.se](mailto:Karl-axel.reimer@naturskyddsforeningen.se)