



Stockholm,  
den 10 mars 2020

Ert diarienummer: TRV 2017/27

Trafikverket  
Ärendemottagningen  
Box 810  
781 28 Borlänge  
[investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

## Naturskyddsföreningens granskningsyttrande över vägplan för Tvärförbindelse Södertörn

Den 25:e januari 2021 ställde Trafikverket ut vägplanen och miljökonsekvensbeskrivningen för en ny väg 259 från E4/E20 vid Vårby backe i Kungens kurva (Huddinge kommun) till väg 73 vid trafikplats Jordbro (Haninge kommun). Projektet benämns Tvärförbindelse Södertörn.

Naturskyddsföreningen lämnar följande synpunkter på vägplanen och miljökonsekvensbeskrivningen.

### Sammanfattning

Dagens tvåfiliga väg ska ersättas av en fyrfilig, och i vissa delar sexfilig, motortrafikled. Trafiken beräknas öka från 9 500 till 41 000 fordon per dygn år 2045. Även utan vägbygget utgår Trafikverket från att trafiken i regionen kommer att öka kraftigt fram till år 2045. Utöver klimatpåverkan kommer projektet leda till en glesare stadsutveckling och bidra till ett ohållbart behov av transporter.

Naturskyddsföreningen anser att vägen inte kan anläggas eftersom utsläppsmålen i 3 § klimatlagen kräver att vägtrafikarbetet minskar och att det därför inte finns ett varaktigt behov av vägen enligt 10 § väglagen. Naturskyddsföreningen anser att vägplanen inte kan fastställas eftersom projektet inte kan tillåtas enligt 2 kap. och 3 kap. 10 § miljöbalken. Därutöver har Naturskyddsföreningen synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen.

Till följd av den korta tid om 30 dagar som givits för att avge yttrade i samrådet över detta omfattande material som utgör vägplan och miljökonsekvensbeskrivning för en ny motortrafikled, är föreningens yttrande begränsat till de viktigaste invändningarna mot vägens påverkan på klimatmålet och stadsutvecklingen.



## 2. Vägens påverkan på klimatmål och stadsutvecklingen

2.1 Miljömålen ska styra planeringen, inte prognoser om ökad trafik  
Transporterna är en sektor som i alla fall på medellång sikt inte har löst sina miljöproblem, det finns en diskrepans mellan miljömål och statens investeringar.

Det centrala är inte den lilla ökning som sker till följd av projektet utan att Trafikverket planerar utifrån prognoser där trafiken ökar i stället för att styras av och planera inom ramarna för miljömålen.

Naturvårdsverket konstaterade redan i samrådsyttrandet från den 15 februari 2019 att det inte kommer att räcka med effektivare fordon och ökad andel förnybara drivmedel för att nå de nationella klimatmålen för transportsektorn. Biltrafikarbetet behöver också minska. Med dagens målsättningar och kunskap om transporteffektiva samhällen är föreslagen utformning av Tvärförbindelse Södertörn olämplig. Naturskyddsföreningen delar verkets ställningstagande.

Miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan är definierat så att:

”Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att detta globala mål kan uppnås.”

Riksdagen har också preciserat miljökvalitetsmålet till att den globala medeltemperaturökningen begränsas till långt under 2 grader över förindustriell nivå och att ansträngningar görs för att hålla ökningen under 1,5 grader över förindustriell nivå, vilket också följer av Parisavtalet.

Ett av etappmålen i Begränsad klimatpåverkan är att inom transportområdet ska växthusgasutsläpp från vägtrafiken minska med 70 procent år 2030 jämfört med år 2010 (inrikes flygtrafik borträknat).

Det klimatpolitiska ramverket, som infördes av riksdagen år 2017, innehåller nya klimatmål till åren 2030, 2040 och 2045, samt det klimatpolitiska rådet och klimatlagen. Senast om 25 år, år 2045, ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären.



I den senaste utvärderingen av miljömålen konstaterades att miljö kvalitets-målet Begränsad klimatpåverkan inte kommer att nås med den utsläppstakt av växthusgaser som Sverige har idag.

Trafikverket anger i miljökonsekvensbeskrivningen att Tvärförbindelse Södertörn motverkar klimatmålet samt uppfyllandet av miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan:

”Enligt prognoserna för trafikflöden på väg 259 Tvärförbindelse Södertörn samt övriga vägar på Södertörn och i södra Stockholm, samt genom de klimatgasutsläpp som byggandet av vägen kommer leda till, kommer den nya motortrafikleden inte kunna bidra till att uppfylla det nationella miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Planförslaget motverkar även det nationella målet om att Sverige ska vara klimatneutralt till år 2045.”

Naturskyddsföreningen ifrågasätter därmed om den sökta verksamheten är förenlig med kraven på en hållbar utveckling enligt Parisavtalet, miljöbalken, miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan och målet om nettonollutsläpp till år 2045 samt klimatlagen.

## 2.2 Vägen gynnar biltrafik på bekostnad av kollektivtrafik, gång och cykel

Vägsatsningen kommer att motverka de positiva effekterna av planerade satsningar på spårväg och stombusslinjer och kraftigt försvåra för gång, cykel och kollektivtrafiken.

Tvärförbindelse Södertörn förväntas kosta 10 miljarder kronor. Detta kan jämföras med de investeringar i transportinfrastruktur som Stockholms läns landsting gör enligt länsplanen för åren 2018-2029 på 8,49 miljarder kronor varav 12 procent utgör satsningar på cykeltrafik, dvs. lite drygt en miljard kronor under elva år i hela Stockholms län.<sup>1</sup> Naturskyddsföreningen gör gällande att det i alternativredovisningen vore relevant med en redovisning av vad som skulle kunna uppnås vad gäller klimatmål, trafiksäkerhet och hälsa om investeringen i Tvärförbindelse Södertörn i stället skulle satsas i andra trafikslag såsom kollektivtrafik, cykeltrafik och gångtrafik.

---

<sup>1</sup> <https://www.sll.se/globalassets/4.-regional-utveckling/styrdokument/faststalld-lansplan-infrastruktur-webb.pdf>



### 2.3 Trafiken behöver minska mest i städerna

I de stora tätortsområdena finns generellt de största möjligheterna att åka kollektivt och ersätta personbilstransporter med cykel och andra mobilitetslösningar. Inom ramen för resvaneundersökningarna i Storstockholm har personbilspendlarna återkommande själva svarat i enkäter att en stor del av dem mycket väl kan använda andra transportslag än personbil.

På landsbygden är det generellt svårare att ersätta personbilsresor med andra trafikslag. Det innebär enligt föreningens mening att det åligger regering och myndigheter ett ansvar att effektivisera transportarbetet mer i anslutning till storstadsområdet och inte bygga ut vägkapaciteten. Ökad vägkapacitet leder enligt all erfarenhet till ökad trafik och därmed till högre energianvändning vilket försvårar omställningen bort från drivmedel med utsläpp av växthusgaser från biogena eller fossila källor. Om inte transport-effektivisering sker i städerna kommer en oförsvärligt stor del av bördan för anpassningarna till trafikens miljömål läggas på glesbygdsområden och andra områden där sådana omställningsåtgärder är svårare och dyrare för medborgare som inte har tillgång till alternativa transportlösningar.

### 2.4 Vägen ökar godstransporter med lastbil i stället för tåg

Naturskyddsföreningen gör gällande att hierarkin för godstransporter i första hand bör vara tåg- och sjötransport och i sista hand vägtrafik med lastbil. Den tilltänkta vägen understödjer dagens ohållbara system.

Trafikverket bör grundligare utreda hur den godstrafik som tillkommer från nybyggnationen av container och lastbilsfrakthamnen Norviks hamn, vid Nynäshamn, kan vidare distribueras i landet med tågtrafik. Om Tvärförbindelse Södertörn genomförs kommer frakt av gods generellt samt specifikt till och från Norviks hamn prioriteras att ske med lastbil i stället för tåg.

### 2.5 Det finns inget varaktigt behov av vägen

För att nå klimatmålen måste delar av vägtrafiken effektiviseras bort och stadsstrukturen systematiskt planeras för minskat bilberoende. De prognoser om trafikökningar som projektet bygger på är inte förenliga med miljökvalitetsmålen, främst målet om Begränsad klimatpåverkan, och kan därför inte planeras efter



dessa prognoser. Om vägtrafiken skulle minska, så som klimatmålet kräver, kommer trafikmängden vara för liten för att vägen ska behövas. Det finns därmed inget behov av vägen i enlighet med de krav som ställs i 10 § väglagen.

Angående frågan om säkerhet så bör möjligheten att trafiksäkra befintlig väg för cyklister, gångtrafikanter samt mötande fordon och kollektivtrafik undersökas och utföras. Ett behov av säkerhetshöjande åtgärder föreligger och borde ha utförts för länge sedan. Trafikverket har avfärdat åtgärder för trafiksäkerheten på befintlig väg och i stället planerat för motortrafikleden Tvärförbindelse Södertörn.

Det finns således inte något varaktigt behov av motortrafikleden, som inte kan lösas på annat sätt. Transporteffektivisering, utvecklad godsflödes- och samhällsplanering och trafiksäkerhetsåtgärder i befintligt system bör få företräde.

### 3. Vägens påverkan på naturmiljön

Längs med vägens sträckning och i den mark som planerar att tas i anspråk för den nya vägen finns flertalet skyddade arter och skyddade naturområden. Det stora behovet för dessa arters konnektivitet i naturområden och gröna kilar kommer att hotas. Som exempel på trafikmängder vid Flemmingsbergs-skogen så uppges idag trafiken vara cirka 8 000 fordon per dygn och anges öka till 13 000 fordon per dygn i nollalternativet till år 2045. Med Tvärförbindelse Södertörn anges 50 000 fordon per dygn som prognos, vilket är en extrem ökning. Trots att en del av vägen planerar att läggas i tunnel kommer, enligt Naturvårdsverkets bedömning, intrång i naturreservat väntas på ett sätt som innebär att delar av dessa skulle behöva upphävas. Detta är enligt Naturskyddsföreningen ett mycket allvarligt ingrepp i naturmiljön. Upphävande av beslut om naturreservat kräver, enligt 7 kap. 7 § miljöbalken, synnerliga skäl, vilket Trafikverket, enligt föreningens bedömning, inte har visat föreligger. Ett upphävande av naturreservat kräver dessutom att erforderlig ekologisk kompensation utförs. Omgivningen kommer vidare att utsättas för ökade bullernivåer och sämre luft- och vattenkvalitet.

Naturskyddsföreningen anser sammanfattningsvis att det finns anledning att ifrågasätta det planerade projektets lokalisering med hänsyn till 2 kap. 6 § miljöbalken.



#### 4. Vägen främjar inte en långsiktig hushållning med marken

Naturskyddsföreningen anser att riksintresset för transport och riksintresse för friluftsliv är oförenliga med varandra vid den aktuella vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn. Företräde ska ges till det ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken. Det är för föreningen uppenbart att vägen, till följd av dess påverkan på möjligheterna att nå klimatmålet och dess påverkan på stadsutvecklingen, inte främjar en långsiktig hushållning med marken. Naturskyddsföreningen anser därför att vägplanen strider mot 3 kap. 10 § miljöbalken.

#### 5. Brister i miljökonsekvensbeskrivningen och samrådet

Naturskyddsföreningen ifrågasätter om tiden för att lämna synpunkter på vägplanen och miljökonsekvensbeskrivningen har varit skälig. Av 6 kap. 39 § miljöbalken framgår att allmänheten ska ges skälig tid och minst 30 dagar att yttra sig. Vägplanen och miljökonsekvensbeskrivningen är omfattande och hänvisar i sin tur till en stor mängd bilagor. Naturskyddsföreningen anser inte att 30 dagar är skälig tid för att lämna synpunkter när underlaget är så pass omfattande och detta särskilt då det underlag som det tidigare samrådet omfattade var mycket kortfattat. Föreningen har begärt och fått anstånd med att inkomma med synpunkter men har trots det inte haft möjlighet att gå igenom allt material.

Naturskyddsföreningen noterar också att Trafikverket i PM Artskydd har utgått från den svenska praxis som innebär att påverkan på en arts bevarandestatus krävs för att förbuden i artskyddsförordningen ska aktualiseras. Denna praxis har delvis upphävts av Mark- och miljööverdomstolen i dom den 26 februari 2021 i mål M-7168-19, avseende kalktäkten i Klinthagen. Vidare har EU-domstolen den 4 mars 2021 meddelat dom i de förenade målen C-473/19 och C-474/19. EU-domstolen konstaterar att skyddet av arter gäller på individnivå och oberoende av om arten har gynnsam bevarandestatus eller ej.

Naturskyddsföreningen har inte haft möjlighet att analysera Trafikverkets PM Artskydd utifrån EU-domstolens uttalanden på den korta tid som stått till buds. Naturskyddsföreningen utgår emellertid ifrån att om ansöknings-underlagets bedömningar vilar på den praxis som nu har upphävts av MÖD och underkänts av



EU-domstolen så kommer Trafikverket att göra om underlaget och ställa ut det för granskning på nytt.

För Naturskyddsföreningen,

Rebecca Nordenstam

miljöjurist

Jens Forsmark

sakkunnig hållbara transporter

Josia Hort

miljöjurist

Oscar Alarik

chefsjurist