

2022-12-08

Regeringen

Sänds till:

Trafikverket
Ärendemottagningen, Planprovning
Box 810
781 28 Borlänge

Överklagande av Trafikverkets beslut 2022-11-07, Fastställelse av vägplan för anläggning av väg 259, Tvärförbindelse Södertörn, samt indragning av väg med mera i Huddinge, Haninge och Botkyrka kommuner, Stockholms län Ärendenummer TRV 2021/148741

Föreningen Skydda Skogen överklagar rubricerat beslut med stöd av 75 a § i väglagen

Föreningen Skydda Skogen anser att Trafikverkets vägplan för väg 259, Tvärförbindelse Södertörn, ska upphävas av följande skäl:

- Vägplanen strider mot de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken och då särskilt reglerna 2 kap. 6 § när det gäller val av plats för vägen. Trafikverket har inte tillräckligt noggrant utrett tänkbara, lämpliga alternativ till Tvärförbindelsen Södertörn.
- Vägplanen strider mot 3 kap. 6 § miljöbalken eftersom den allvarligt skadar riksintresset för friluftslivet, Hanveden , Riksobjektet Hanveden. Vägplanen beaktar dessutom inte villkoret i andra meningen i första stycket 6 § miljöbalken, där det stadgas att *”behovet av grönområden i närheten av tätorter skall särskilt beaktas”*.
- Vägen får inte utföras enligt 3 kap. 10 § miljöbalken eftersom den inte på *”lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt”*, vilket det är alldeles uppenbart att Riksobjektet Hanveden gör.
- Vägen kommer att allvarligt skada 7 naturreservat, varav 6 ligger inom Riksobjektet Hanveden på den korta sträckan mellan Huddingevägen och Jordbro. Dessutom kommer vägen att störa tre närbelägna naturreservat inom Riksobjektet med buller och luftföroreningar mm.
- Vägplanen strider mot klimatlagen och fastställda miljö- och klimatmål samt motverkar möjligheterna att skapa en energieffektiv infrastruktur.
- Vägplanen beaktar inte Sveriges skyldigheter beträffande artskyddet enligt EU:s art- och habitatdirektiv mm.

Bakgrund

Inledningsvis vill Skydda Skogen kommentera en text om Tvärförbindelsen Södertörn som finns på Trafikverkets hemsida:

”Tvärförbindelsen gynnar hållbara transportalternativ som kollektivtrafik, cykel och sjöfart samtidigt som naturreservaten skyddas.”

Att på detta sätt försköna ett vägprojekt som i huvudsak syftar till att gynna bil- och tung lastbilstrafik kan bara beskrivas som s.k. ”greenwashing”, något som inte statliga myndigheter borde ägna sig åt.

Att Tvärförbindelsen skulle gynna kollektivtrafiken stämmer inte särskilt väl. Den av Region Stockholm planerade Spårväg Syd med i huvudsak samma sträckning som den första delen av Tvärförbindelsen är inte redovisad i planen. Det finns inget avtal med Regionen om Spårväg Syd, vilket gör att Regionen anser att vägplanen inte kan fastställas. Trafikverket skriver i underlaget till planen att Spårväg Syd inte ska omöjliggöras, vilket får anses vara en extremt låg ambitionsnivå hos Trafikverket för denna regionalt viktiga kollektivtrafiksatsning.

Cykeltrafiken i området kan givetvis gynnas utan att man behöver bygga en gigantisk väg för bilar och tunga lastbilar.

Det är intressant att Trafikverket tar ansvaret för sjöfarten, även om detta i första hand är ett uppdrag för Sjöfartsverket. Däremot är det upprörande att Trafikverket, som ansvarig myndighet för järnvägsinfrastrukturen i landet, inte med ett enda ord i fastställelsebeslutet berör den negativa effekten för järnvägstrafiken som Tvärförbindelsen kommer att ge. Trafikverket satsar enbart på godstrafik med lastbil från Norviks Hamn och prioriterar inte godstrafik på järnväg från hamnen. Detta trots att Norviks Hamn är utrustad med en nybyggd, ordentlig järnvägsterminal med anslutning till den delvis enkelspåriga Nynäsbanan.

Avslutningen av meningen finner dock Skydda Skogen vara den mest anmärkningsvärda delen, nämligen att Tvärförbindelsen skyddar naturreservaten. Att skydda naturreservat genom att bygga en stor trafikled genom dem måste anses vara en ytterst ovanlig metod för att skydda natur.

Föreningen Skydda Skogen anser att regeringen ska upphäva vägplanen för Tvärförbindelsen Södertörn på följande fem grunder.

1. Lokaliseringsprövningen av Tvärförbindelse Södertörn enligt 2 kap. 6 § miljöbalken

Den allmänna vägen 259 består idag av två delsträckor som i praktiken är relativt oberoende av varandra. Den första delen är Glömstaleden från E4 till Huddinge centrum. Den andra delen är vägen genom Riksintresseområdet för friluftslivet Hanveden, nedan kallad ”Riksintresseleden”, från Huddinge centrum till Nynäsvägen, väg 73 i Haninge kommun

Glömstaleden och Riksintresseleden utgör i grunden två helt olika vägar och borde hanterats av Trafikverket på det sättet och inte slås ihop till att bli ett enda stort gigantiskt natur-, miljö- och klimatproblem.

I Trafikverkets underlag till förslaget för Tvärförbindelse Södertörn saknas det ett radikalt nytänkande när det gäller vägtransporterna och infrastrukturen på Södertörn. Förslaget till vägplan är i huvudsak identiskt med tidigare decenniers förslag till vägbyggnation från Trafikverket och dess föregångare Vägverket, med undantag för att projektet nu är större och mer miljöfientligt än någonsin, vilket måste anses anmärkningsvärt i dessa tider av klimat- och miljömedvetenhet.

I lokaliseringsutredningar har Trafikverket snabbt avskrivit alla tänkbara alternativ till den nu föreslagna Tvärförbindelse Södertörn. I skenet av den idag pågående klimatkrisen och med de stora skador som projektet skulle ge på miljö-, natur- och friluftslivsvärden är detta mycket olyckligt. Med tanke på den långsamma och tidsödande process som Trafikverket bedriver vid infrastrukturprojekt är det mycket svårt att tänka nytt och kasta gamla, otidsenliga planer åt sidan. Men ibland måste man kunna göra det, Tvärförbindelse Södertörn är ett så monumentalt förlegat projekt att det närmast bör betraktas som tjänstefel från Trafikverkets sida att inte tänka om och istället satsa på en tidsenlig och framtidsinriktad infrastrukturell lösning för Södertörn.

Om Trafikverket tillämpat den så kallade ”fyrstegsprincipen” på ett korrekt sätt med ett trafikslagsövergripande perspektiv vid lokaliseringsutredningarna för att förbättra infrastrukturen på Södertörn borde Tvärförbindelsen avskrivits i ett tidigt skede.

Sammanlagt har Botkyrka, Huddinge, Haninge, Stockholm och Nynäshamns kommuner närmare 300 000 innevånare utefter Västra Stambanan, södra delen av tunnelbanans linje 18 och Nynäsbanan. Utefter Trafikverkets föreslagna väg bor ett mycket litet antal människor. Detta gäller särskilt inom riksintresseområdet Hanveden utefter Riksintresseleden där bostadsbebyggelsen är mycket begränsad.

Genom att i stället satsa på Spårväg Syd, förbättringar för busstrafiken utefter Glömstaleden, förbättringar av järnvägstrafiken genom dubbelspår på Nynäsbanan och en hopkoppling av Nynäsbanan med Västra Stambana, förslagsvis från Farsta strand till efter Huddinge station hade förutsättningarna för kollektivtrafiken radikalt förbättrats på den del av Södertörn där den stora befolkningsskoncentrationen finns. Om Trafikverket, i samarbete med Stockholms Hamnar, dessutom hade satsat rejält på att föra över huvuddelen av godstrafiken från Norviks Hamn på järnväg blir Tvärförbindelse Södertörn onödig och det enastående viktiga natur- och friluftslivsområdet i den Gröna kilen Hanveden hade skonats för nuvarande och framtida generationer i Stockholmsregionen. Trafikverkets påstående i vägplanen att det saknas alternativ som undviker skada på Hanveden är således uppenbarligen helt felaktigt.

När regeringen nu ska pröva Skydda Skogens överklagande av vägplanen gäller 2 kap. 6 § miljöbalkens regler för ”val av plats” för en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk mark- eller vattenområden. För ett infrastrukturprojekt gäller att det ska väljas en plats som är lämplig och ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Tvärförbindelse Södertörn uppfyller inte detta krav, tvärtom. Det är anmärkningsvärt hur litet utrymme som Trafikverket ägnar åt frågan om intrånget i riksintresseområdet Hanveden liksom i alla de befintliga naturreservaten inom och utefter vägförslaget. Myndigheten verkar mest se det som ett tekniskt problem att hantera vid genomförandet och inte alls utifrån den

stora skada som vägintrånget ger för all framtid i riksobjektet Hanveden och de värdefulla skyddade områdena. Beträffande provningen enligt 3 kap. 10 § miljöbalken och skada på naturreservaten, se nedan.

Enligt planer för Norviks Hamn räknar Stockholms Hamnar med att närmare 1 miljon containrar/lastbilssläp per år kommer att passera hamnen när den är fullt utbyggd. Hamnen har försetts med anslutning till Nynäsbanan, d v s det är fullt möjligt att redan idag transportera huvuddelen av godset till/från hamnen med eldrivna godståg. För att uppnå detta krävs det dock betydande insatser från Trafikverket för att förbättra möjligheterna att köra många godståg i båda riktningarna på Nynäsbanan. Redan idag är det dock från såväl klimat- som miljösynpunkt viktigt att omgående börja lyfta över transportererna på järnväg. Om Trafikverket kraftfullt och aktivt arbetade för detta, skulle behovet av väginvesteringar på Södertörn vara begränsat. För att effektivisera godstrafiken till/från Norviks Hamn bör det byggas en dubbelspårig järnvägstunnel mellan Nynäsbanan och Västra Stambanan, så att godståg mot Södertälje och vidare väster ut på Västra Stambanan (1/3-del av godset till/från Norviks Hamn ska den vägen) slipper den tidsödande och besvärliga omvägen via Älvsjö station.

2. Lämplighetsprovningen mellan riksintressen enligt 3 kap. 10 § miljöbalken, riksintresseavvägning

Riksobjektet Hanveden är av riksintresse för friluftslivet. Området är drygt 10 800 hektar och ligger inom Botkyrka, Haninge och Huddinge kommuner. Den befintliga vägen 259, som också är ett riksintresse, går genom riksintresset Hanvedens nordöstra del. I denna del följer riksintresset Hanveden i stor utsträckning gränserna för de 9 naturreservat som påverkas av vägplanen. Naturreservaten omfattar totalt ca 4 700 hektar, d v s ca 44 % av riksintressets totala areal. Detta är en mycket stor naturreservatsareal och kan jämföras med Tyresta nationalpark och naturreservat som tillsammans omfattar ca 4 900 hektar. Den del av riksobjektet Hanveden som ligger runt väg 259 omfattar mer än 50 % av riksintressets totala areal.

Enligt 3 kap. 10 § miljöbalken ska det riksintresse ges företräde som *”på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt”*. Vid denna lämplighetsprovning ska också beaktas andra meningarna i första stycket i 3 kap. 6 § miljöbalken där det stadgas att *”Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas”*. Detta är särskilt tillämpligt i detta fall eftersom Riksobjektet Hanveden utgör en av Stockholmsregionens s.k. ”Gröna kilar” mellan de stora bebyggelsekoncentrationerna i Botkyrka, Huddinge, Haninge och Stockholms kommuner.

Om ett riksintresse väg skulle kunna ha företräde framför ett riksintresse friluftsliv måste tre villkor vara uppfyllda.

För det första måste den del av riksintresseområdet friluftsliv som berörs vara obetydlig och sakna särskilda värden för naturvärden och det rörliga friluftslivet.

För det andra måste riksintresseområdet för friluftslivet ligga långt ifrån tätorter.

För det tredje måste den aktuella vägen vara det enda sättet att lösa transportproblemen i området.

När det gäller Tvärförbindelse Södertörn är inget av villkoren uppfyllda.

Den föreslagna vägen Tvärförbindelsen Södertörn går inom Riksobjektet Hanveden till cirka 80 % genom, eller i nära anslutning till naturreservat. Dessa närbelägna naturreservat omfattar totalt drygt 4700 hektar. Naturreservaten har mycket stor betydelse för det rörliga friluftslivet i södra Stockholmsområdet och har betydande naturvärden både i gamla skogar och värdefulla kulturmarker.

När det gäller den tredje punkten ovan, så finns det redan idag ett stort antal olika alternativa vägar för trafiken från Haninge och Nynäshamn, t ex väg 225, väg 257, väg 259, väg 271, väg 229 och väg 73 samt Nynäsbanan. När det gäller godstrafiken till/från Norviks Hamn bör den i första hand gå på järnväg från hamnen.

Att ge tillstånd till Trafikverkets Tvärförbindelse med omfattande väganläggningar och en mycket stor fordonstrafik skulle allvarligt skada riksintresset Hanveden och de berörda naturreservaten samt långsiktigt försämra områdets kvaliteter för naturvärden och det rörliga friluftslivet.

Trafikverkets texter under rubriken ”Riksintresseavvägning” innehåller en hel del anmärkningsvärda och vilseledande påståenden. Verket skriver att den befintliga väg 259, Riksintresseleden, redan idag utgör en barriär i området och att den nya vägen inte ökar barriäreffekten. Det är självklart att en tvåfilig bilväg med ca 8000 fordon/dygn är en mindre barriär än en fyrfilig väg med ca 50 000 fordon/dygn. Trafikverket skriver på ett annat ställe i vägplanen att Tvärförbindelsen bara ökar fordonstrafiken med 0,04 % i Stockholms län, men genom Riksobjektet Hanveden kommer den nya vägen att innebära en ökning av trafiken med 625 %!

Trafikverket skriver vidare att markanspråken för Riksintresseleden innebär en mycket marginell minskning av ytan i Hanveden, att någon beaktansvärd påverkan på kärnvärden i Hanveden inte uppstår och att bullerutbredningen är acceptabel. Sanningen är förstås den motsatta, den del av Riksobjektet Hanveden som berörs av direkt intrång av vägen liksom från buller och luftföroreningar mm utgör ca halva riksintressets areal. Tvärförbindelsen skulle också öka risken för andra framtida exploateringar runt vägen, vilket utpekandet av området som riksintresse för friluftslivet, syftar till att förhindra.

Trafikverket har en egen tolkning av reglerna i 3 kap. 10 § miljöbalken. Man skriver att det riksintresse ”*som bäst främjar en långsiktig hushållning enligt 3kap 10 § miljöbalken*” ska ges företräde. Genom att ersätta ”*på lämpligast sätt*” med ”*bäst*” och inte särskilt nämna vattnet, marken och miljön i övrigt hoppas nog Trafikverket att läsaren ska dela Trafikverkets inställning att en väg alltid är bättre än ett område där ingen påverkan finns på marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.

Det finns skäl att betona att enligt miljöbalkens regler är inte riksintresse väg viktigare eller angelägnare än riksintresset friluftsliv, särskilt inte när det senare ligger i närheten av tätorter.

Riksintresset Hanveden ligger där det ligger och kan inte flyttas eller kompenseras med skadeförebyggande åtgärder. Den skada som Tvärförbindelse Södertörn skulle åstadkomma på riksintresset Hanveden idag och för all framtid är mycket stor och kan aldrig göras ogjord.

Vid den sammanvägda bedömningen enligt 3 kap. 10 § miljöbalken, är det med beaktande av ovanstående, alldeles uppenbart att det lämpligaste sättet att främja *”en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt”* att ge riksintresseområdet Hanveden företräde framför Trafikverkets Tvärförbindelse, d v s regeringen måste upphäva vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn.

3. Omställning av infrastrukturen till klimatneutralitet och energieffektivitet

Tvärförbindelsen Södertörn strider mot klimatlagen bl.a. genom att den

- motverkar arbetet med att förhindra farliga störningar i klimatsystemet
- motverkar arbetet med att skydda ekosystemen och att skydda nutida och framtida generationer mot skadliga effekter av klimatförändring
- inte är inriktad på att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser

Klimaträttsutredningens (SOU 2022:21) slutbetänkande Rätt för klimatet redovisades 2022-05-18. Slutsatsen av utredningen är att bil- och lastbilstrafiken måste minska kraftigt för att rädda klimatet.

Trafikverkets Vägplan för väg 259, Tvärförbindelse Södertörn, visar tydligt att myndigheten inte har uppfattat signalerna om omställning av vårt samhälle för att uppnå de fastställda klimat- och miljömålen. Vägplanen innebär en fortsatt satsning på en ännu mer omfattande bil- och lastbilstrafik i Stockholms län, d v s helt i strid mot Klimaträttsutredningens förslag.

Länsstyrelsen i Stockholms län har beställt en utredning av Uppsala universitet och Klimatsekretariatet om klimatsituationen i länet. Utredningen kommenteras i DN 2022-05-21 av samhällsbyggnadsdirektör Mathias Wahlsten på länsstyrelsen, *”Koldioxidbudgeten (för Stockholms län) visar att läget är oerhört allvarligt..”*. Rapporten slår fast att transporterna står för huvuddelen av länets koldioxidutsläpp och det krävs en mycket högre takt i omställningen av transportsektorn än för närvarande.

För att rädda klimatet, miljön och naturen och för att skapa ett energieffektivt transportsystem, måste vi kraftfullt styra mot en infrastruktur som bygger på att bil- och lastbilstrafiken ska minska avsevärt. I ett samhälle med ett energieffektivt transportsystem går godstrafiken i så stor utsträckning som möjligt på järnväg. Att satsa på elektrifiering av lastbilstrafiken bidrar inte till en energieffektivisering av trafikapparaten. Fordon med gummihjul är ett mycket energikrävande sätt att transportera människor och gods.

Trafiken från Norviks hamn går enligt uppgift från Stockholms Hamnar till mer än 90 % på lastbil, trots att hamnen har byggt en järnvägsanslutning till Nynäsbanan. Hamnen har försetts med anslutning till Nynäsbanan, d v s det är fullt möjligt att redan idag transportera huvuddelen av godset till/från hamnen med eldrivna godståg.

För att uppnå detta krävs det dock betydande insatser från Trafikverket för att förbättra möjligheterna att köra många godståg i båda riktningarna på Nynäsbanan. Det behöver byggas dubbelspår på hela Nynäsbanan ända ned till Nynäshamn, liksom en direktförbindelse mellan Nynäsbanan och Västra Stambanan för den omfattande godstrafiken från Norviks Hamn som skall vidare Södertälje och Mälardalen. Dessa investeringar i järnvägsnätet skulle också, som framgår ovan, kraftigt förbättra förutsättningarna för tågpendlingen på Södertörn.

Redan idag är det dock från såväl klimat- som miljösynpunkt viktigt att **omgående** börja flytta över godstransporterna på järnväg. Om Trafikverket kraftfullt och aktivt arbetade för detta behövs inga investeringar för godstrafik med lastbil på Södertörn, d v s en utveckling helt i linje med Klimaträttsutredningens förslag.

Samtidigt som regeringen upphäver vägplanen för Tvärförbindelsen Södertörn bör regeringen ge Trafikverket i uppdrag att i samråd med Stockholms Hamnar m.fl. utveckla en modell för att omgående föra över huvuddelen av godstrafiken till/från Norviks Hamn på järnväg, för att på det sättet minska belastningen på vägnätet i Stockholms län. Modellen bör göras generell så att den går att tillämpa på andra ställen i Sverige.

4. Brister i Trafikverkets hantering av artskyddet utefter Tvärförbindelse Södertörn

Trafikverkets bristande hantering av artskyddet är ytterligare ett skäl för regeringen att upphäva vägplanen. Av vägplanen framgår att 86 fridlysta arter har hittats inom området för Tvärförbindelse Södertörn.

Mark- och miljööverdomstolen har i två domar tagit ställning till hanteringen av EU:s art- och habitatdirektiv och fågeldirektivet samt artskyddsförordningen i ett vägärende drivit av Trafikverket på Onsalahalvön i Kungsbacka kommun.

Mark- och miljööverdomstolens avgöranden i Onsalaärendena (Mål nr M 13672-19 och Mål nr M 13636-19) visar entydigt att Trafikverkets hantering av artskyddsfrågorna i Tvärförbindelseärendet är undermålig.

Trafikverkets underlag för hanteringen och bedömningar av artskyddet när det gäller Tvärförbindelsen bygger på den felaktiga praxis som svenska domstolar tillämpade före 2021. I det särskilda PM som Trafikverket tagit fram (PM Artskydd 2020-12-01, Tyréns) som underlag för bedömningar av artskyddet framgår att man i detta PM använt då gällande praxis enligt MÖD 2016:1, Klinthagen (PM sid.15-16). Denna praxis har dock upphävts av EU-domstolen i den dom som EU-domstolen publicerade i mars 2021 (de förenade målen C-473/19 och C-474/19 Skydda Skogen). Denna felaktiga juridisk utgångspunkt gör att vägplanen har omfattande brister i bedömningar av vägplanens påverkan på de enskilda arternas artskydd vilket gör att vägplanen för Tvärförbindelsen måste upphävas.

5. Skador på naturreservaten utefter Tvärförbindelsen Södertörn

Tvärförbindelsen Södertörn är enligt vägplanen ca 20 km lång. På sträckan från Masmo vid E4-an till Rudan vid väg 73 går vägen igenom eller mycket nära 10 naturreservat. Dessutom passerar Tvärförbindelsen på sträckan Riksintresseleden det stora skogsområdet

Stockholmsregionens Gröna kil nr 7, Hanveden-kilen, som också är av riksintresse för friluftslivet.

Att Trafikverket på en vägsträcka av endast ca 20 km lyckas skada så många naturreservat och ett område av riksintresse för friluftslivet måste anses vara ett bottenrekord för Trafikverkets miljö- och naturvårdsarbete. Men uppenbarligen ser Trafikverket detta på ett helt annat sätt, vilket framgår av den inledningsvis citerade meningen från Trafikverkets hemsida, "naturreservaten skyddas" av Tvärförbindelsen.

Trafikverket beskriver de skyddade områdena som "de kommunala naturreservaten". Det finns inget som heter kommunala naturreservat i miljöbalken. Syftet med Trafikverkets benämning är troligen att skapa en känsla av att dessa naturreservat har lägre värde/naturvärden än naturreservat bildade av staten genom länsstyrelsen.

Det är samma regler i miljöbalken för att bilda naturreservat oavsett om det är en kommun eller länsstyrelsen som är beslutsmyndighet. Den praktiska arbetsfördelningen mellan staten och kommunerna när det gäller naturreservatsarbetet, innebär att i tätortsnära lägen är det oftast kommunen som beslutar, annars staten. Men naturvärdena kan vara minst lika höga eller högre i ett naturreservat som bildas av en kommun i jämförelse med ett naturreservat bildat av staten.

Staten lämnar ofta bidrag till en kommun som vill bilda naturreservat om naturvärdena är höga. Så är fallet här. För nästan alla naturreservat som finns inom riksintresseområdet Hanveden har staten genom Naturvårdsverket lämnat bidrag för att skydda de värdefulla skogarna som utgör Hanveden.

Trafikverkets bedömning av naturreservatens betydelse upptar **fyra** rader i vägplanen. Trafikverket konstaterar kort att "den påverkan som uppstår på berörda naturreservat är acceptabel". Det kan uppfattas som att Trafikverket tycker att vägprojektet är bra för naturreservaten och de skogar, kulturmarker, sjöar och vattendrag som de är bildade för att skydda.

Föreningen Skydda Skogen tycker inte det. Tvärtom är det obegripligt att Trafikverket har en så nonchalant inställning till natur skyddad med miljöbalkens regelverk. Även på denna grund bör regeringen underkänna Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn.

För Föreningen Skydda Skogen



Elin Götmark
Talesperson