

Alternativ Stad Sthlm  
2023-01-22

Datum

Till  
Regeringen

Skickas till:  
Trafikverket, Ärendemottagningen  
Planprovning  
Box 810, 781 28 Borlänge  
[planprovning@trafikverket.se](mailto:planprovning@trafikverket.se)  
[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

**Överklagande av Trafikverkets beslut den 7 november 2022 att fastställa vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn i ärende TRV 2021/148741**

Här överlämnas utvecklade skäl och komplettering av överklagande **från Alternativ Stad Sthlm** (kallad Föreningen). **Föreningen** avstyrker vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn och motiverar detta i följande yttrande.

OBS!

Denna skrivelse daterad 2023-01-22 kompletterar tidigare insänd överklagan 2022-12-05.

## 1. Yrkande

Föreningen yrkar på att Regeringen ska upphäva Trafikverkets beslut att fastställa vägplanen för anläggningen av Väg 259, Tvärförbindelse Södertörn.

## 2. Grunder

Tvärförbindelse Södertörn strider mot nationella och lokala miljömål, Sveriges åtaganden på klimatområdet samt riksintresse för friluftsliv. Planprocessen har från början varit inriktad på att bygga en ny motorväg och andra alternativ har inte utretts tillräckligt.

Markanspråken för tvärförbindelse Södertörn medför intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer, bland annat naturreservat, historisk odlingsmark knuten till säterier, historiska vägsystem och stenåldersboplatser.

Föreningen anser att projektet misslyckats med att uppnå projektets egna hänsynsmål om intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer. Föreningens uppfattning är att de kompensations- och skyddsåtgärder som föreslås inte väger upp för de stora intrång i värdefulla naturmiljöer som Tvärförbindelse Södertörn i föreslagen utformning ger.

Tvärförbindelse Södertörn strider mot:

Utsläppsmålen i 3§ klimatlagen kräver att vägtrafikarbetet minskar och att det därför inte finns ett varaktigt behov av vägen enligt 10§ väglagen.

Föreningen anser även att vägplanen inte heller kan fastställas eftersom projektet inte kan tillåtas enligt 2 kap. och 3 kap. 10§ miljöbalken.

- Klimatlagen
- De allmänna hänsyns-reglerna i 2 kap. miljöbalken
- Riksintressen i 3-4 kap. miljöbalken
- Miljö kvalitetsnormer i 5 kap. miljöbalken
- Miljöbedömning och MKB i 6 kap. miljöbalken
- Artskydd och områdesskydd i 7 kap. miljöbalken

Föreningen menar även att Tvärförbindelse Södertörn strider mot 10 § väglagen om att ny väg får anläggas om den behövs för allmän samfärdsl och bara när det är motiverat från allmän synpunkt. En ny motorväg enligt vägplanen är inte nödvändig för allmän samfärdsl och inte motiverat från allmän synpunkt med tanke på de negativa miljökonsekvenserna vägen kommer att ge under såväl byggtid som i driftskedet. Föreningen instämmer med vad Naturvårdsverket säger i sitt yttrande 2019-02-15. Naturvårdsverkets ställningstagande Det kommer inte 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. Projektet är, trots förbättringar för kollektivtrafik och cykel, främst inriktat på ökad framkomlighet för biltrafik, vilket kommer att ge bilen en ökad

konkurrensfördel jämfört med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Något som i sin tur främjar en utglesad stadsbebyggelse med ökad transportefterfrågan och klimat- och miljöpåverkan.

## **Tvärförbindelse Södertörn strider mot nationella och lokala miljömål:**

Dagens tvåfiliga väg planeras att ersättas av en fyra till sexfilig motortrafikled. Trafiken beräknas öka från 9500 till 41 000 fordon per dygn till år 2045. Även utan vägbygget utgår Trafikverket från att vägtrafiken i regionen kommer öka kraftigt fram till år 2045. Varför ha detta mål/behov?

Varför planeras för ett oändligt konsumtionssamhälle, när jordens resurser är cirkulära och inte kan konsumeras oändligt. Vi lever alla på samma planet? Vi har alla i grunden samma fysiska behov, var vi än lever på planeten. Ingen har i grunden ett större behov än någon annan.

Vägens påverkan på klimatmål och stadsutvecklingen.

Miljömålen ska styra planeringen, inte prognoser om ökad vägtrafik.

Utöver klimatpåverkan kommer vägprojekt leda till en glesare stadsutveckling och **bidra till ett ohållbart behov av transporter**. Naturvårdsverket

Transporterna är en sektor som på medellång sikt inte löst sina miljöproblem, det finns en diskrepans mellan miljömål och statens investeringar.

Sverige har skrivit på Parisavtalet: Det är därmed avgörande att vi får ner vår del av växthusgasutsläppen.

Då är det inte läge för att satsa på en fortsatt utbyggnad av motorvägar(V259). Vars trafik bland annat är tänkt komma från Norvik via V73 med lastbilar från hamnen.

(Länk nedan för utsläppsstatistik från olika fordon)

## **När järnväg är det mest miljövänliga alternativet för gods och kollektivtrafik.**

**Då har Trafikverket tänkt köra gods på långtradare. I stället för på järnvägen från Norviksterminalen.** Öppnade 2020 som Godshamn och där finns godsterminal samt möjlig anslutning till Nynäsbanan från hamnen. Trafikverket var för några år sedan klar med dubbelspår till Hemfosa. Samt med förlängda perronger i Hemfosa och Segersäng för godstrafik på järnväg. **Varför stoppade man där?**

Trafikverket kan inte fortsätta att planera utifrån prognoser av ökande bilism, när allt fossilt måste fasas ut. Man måste hålla sig inom ramarna för vad naturen begränsar

**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.

Vi bör satsa på järnvägen. Därför att spårtrafik är bättre ur miljö/klimatsynpunkt än Vägtrafik. Här nedan några siffror från 1) Sjs hemsida, klimatsmart resande och 2) Rapport SJ om hur långt man kommer och vad vi tror mm. Samt 3) från Naturvårdsverket på lastbilar och alla andra färdmedel mm.

[1 \) Klimatsmart resande](#)

[2 \) Hur mycket mer klimatsmart är det att åka tåg jämfört med andra färdmedel, med samma koldioxidutsläpp, hur mycket längre kommer jag?](#)

[3 \) Naturvårdsverket data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-från inrikes transporter](#)

**På dessa siffror/statistik ovan** kan man se att det kanske är riktigt allvarligt, men att det finns lösningar som Spårbundet. Det går att välja bort de tunga utsläppen om man är rädd om vår planet och verkligen ställer om. Det är inget vi kan vänta på. Det gäller alla.

Utsläpp från inrikes transporter består mest av koldioxid

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter består till största delen av koldioxid. En mindre del av utsläppen utgörs av metan. Bättre teknik för avgasrening har lett till att utsläppen av metan och kväveoxider minskat.

Utsläppen från inrikes transporter av lustgas är små. Under en period på 1990-talet ökade utsläppen, eftersom fler personbilar då utrustades med katalysator. Men med hjälp av bättre reningsteknik har utsläppen minskat mellan 1990 och 2007. **Sedan 2007 ökar transportsektorns lustgasutsläpp, främst från lastbilar och personbilar.**

Via Norvik kommer det komma stora mängder gods till Sverige under lång tid. Då bör utsläppen från transporterna där minimeras så fort som möjligt.

**Lastbilstransporter orsakar mycket mer utsläpp än via frakt med järnväg!**

**Prioritera/planera NU är klokt för klimatet!**

**VAD ÄR smartaste infrastrukturen för att ställa om.**

**INFÖR 2100 eller tidigare**

Norvik är förberett för att kunna hantera fossilsnåla järnvägstransporter.  
Järnvägen ner till Nynäshamnen och till Segersäng väntar på dubbelspår.  
Framtid för att skapa smidigare gods och persontransporter borde vara järnväg.  
för pendlare från Nynäs samt gods.

Effektivisera Gods- och persontrafiken runt Farsta Strand och  
Huddinge/Flemingsberg (Slipp Älvsjö) Dubbelspår o ut på Västra stambanan.  
( Se mer på Tvärnit om frågor) Utopi eller möjlig? Framtid från Nynäs? Spar tid,

Vi behöver inte en utglesad stadsbebyggelse med ökad transportefterfrågan som  
skapar ytterligare utsläpp av CO2 dvs klimat- och miljöpåverkan.

Vi behöver en ny fossilfri stadsbild med bilfria gator för allas behov utan suvar,  
men med en bra kollektivtrafik, och för cyklar, gående m fl. samt kommunala,  
allmänna servicepunkter, butiksstråk

Vi behöver värna den fantastiska Hanveden och resten av Södertörns skogar och  
landskap. För våra efterlevande.

**Då borde det finnas ett utrymme för 4 Steps processen. När användes  
den sist? Eftersom Omställningen är här! Vi behöver börja att bygga upp  
samhällen anpassade till morgondagens förutsättningar i ett annat klimat och en  
annan biologisk mångfald.**

Det kommer inte 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.**

Projektet är, trots vissa förbättringar för kollektivtrafik och cykel, främst inriktat  
på ökad framkomlighet för biltrafik, via ytterligare en mångfilig stadsmotorväg (4  
till 6), vilket kommer att ge bilen en ökad konkurrensfördel jämfört med  
kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Samt i vissa delar skapa nya bilberoende  
stadsdelar som driver på ytterligare bilberoende **Är alltså Ohållbart.**

Matts Björke

**Ledamot** i Alternativ stads trafikutskott Stockholm

[matts.a.bjorke@gmail.com](mailto:matts.a.bjorke@gmail.com) Mobil 070/731 31 14