



Naturskyddsföreningen  
Huddinge

Till:  
Regeringen

Datum 2022-12-30

Skickas till:  
Trafikverket, Ärendemottagningen  
Planprovning  
Box 810, 781 28 Borlänge  
planprovning @trafikverket.se  
trafikverket@trafikverket.se

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

**Överklagande**

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

OBS! Denna skrivelse daterad 2022-12-30 kompletterar tidigare insänd överklagan 2022-12-01.

<b>1. Bakgrund</b>	<b>3</b>
<b>2. Yrkande</b>	<b>3</b>
<b>3. Grunder</b>	<b>3</b>
<b>4. Åtgärdsvalsstudien</b>	<b>5</b>
Ändamålet med åtgärdsvalsstudien	5
Funktionsmål och hänsynsmål i åtgärdsvalsstudien	6
Projektets formulerade syfte och mål	7
Fyrstegsprincipen har inte beaktats på allvar	7
Snäv åtgärdsvalsstudie och alternativet järnväg exkluderades felaktigt 2014	8
Inaktuell och bristfällig åtgärdsvalsstudie	8
Bristande kommunikation	9
<b>5. Trafikverkets felaktiga beslut och skäl</b>	<b>10</b>
Lokalisering	11
Riksintresseavvägning	11
Slutförande av miljöbedömningen	14
Detaljplaner	15
Brukningsvärd jordbruksmark	15
Buller	15
Farligt gods	16
Generellt biotopskydd	16
Artskydd	17
<b>6. Intrång i naturreservat och unika livsmiljöer</b>	<b>18</b>
<b>7. Miljökvalitetsnormer för luft och vatten</b>	<b>21</b>
<b>8. Klimatlagen</b>	<b>24</b>
<b>9. Väglagen</b>	<b>25</b>
<b>10. Vårt alternativ till motorväg</b>	<b>26</b>
<b>11. Kritik från flera myndigheter</b>	<b>28</b>
<b>12. Strider mot nationella miljömål och globala målen för hållbar utveckling</b>	<b>31</b>
<b>13. Kulturhistoria</b>	<b>32</b>
<b>14. Stockholmsregionens gröna kilar</b>	<b>33</b>
<b>15. Jämlikhet</b>	<b>34</b>

<b>16. Inducerad trafik och prognoser</b>	<b>37</b>
<b>17. Vad har Huddinge kommun gjort sedan 2014?</b>	<b>38</b>
<b>18. Gång- och cykelvägar nedprioriterade</b>	<b>39</b>
<b>19. Detaljplan för Solgård, buller och tvångsinlösen av fastigheter</b>	<b>40</b>
<b>20. Kritik av Trafikverkets bristande hantering</b>	<b>42</b>

## 1. Bakgrund

Trafikverket har den 7 november 2022 beslutat att fastställa vägplanen för en 24 km ny motortrafikled från E4/E20 vid Vårby backe i Kungens kurva (Huddinge kommun) till väg 73 vid trafikplats Jordbro (Haninge kommun). Projektet benämns nedan Tvärförbindelse Södertörn (väg 259) eller motortrafikleden. Planen omfattar vägsträckan med trafikplatser och gång- och cykelvägar.

Trafikverket utgår i sin planering från att trafiken i regionen kommer att öka kraftigt fram till år 2045. Den fastställda vägplanen innebär att befintlig väg 259, med en fil i vardera riktningen, ska ersättas av en fyrfilig, och i vissa delar sexfilig, motortrafikled. På den sträcka som går genom riksintresse för friluftsliv kommer trafiken att öka från 9 500 till 41 000 fordon per dygn. Enligt beslutsunderlaget motverkar vägplanen det långsiktiga klimatmålet och miljömålet Begränsad klimatpåverkan. Trafikverket utgår i sin planering 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. Kostnad för projektet beräknas till 18 miljarder kronor.

Naturskyddsföreningen Huddinge (föreningen) har under processens gång avgivit flera yttranden under såväl samråd som granskning över förslaget till vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. Föreningen har också yttrat sig över flera detaljplaner och Huddinge kommuns översiktsplan med mera.

## 2. Yrkande

Föreningen yrkar att regeringen ska upphäva Trafikverkets beslut att fastställa vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn.

## 3. 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:

- Regeringsformen
- Klimatlagen
- De allmänna hänsynsreglerna 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 samfärdsel och bara när det är motiverat från allmän synpunkt. En ny motorväg enligt vägplanen är inte nödvändig för allmän samfärdsel och inte motiverat från allmän synpunkt med tanke på de negativa miljökonsekvenserna vägen kommer att ge under såväl byggtid som i driftskedet.

Föreningen hänvisar vidare till föreningens tidigare yttranden till Trafikverket och åberopar de grunder som anges däri.

Till följd av de skador och olägenheter som kan befaras uppstå för människors hälsa och miljön, om ovan nämnda mål inte nås, anser föreningen att ett beslut att fastställa vägplanen strider mot klimatlagen samt 2 och 3 kap. miljöbalken. Vidare anser föreningen att det överklagade beslutet strider mot bestämmelserna om miljöbedömning i 6 kap. miljöbalken, i synnerhet de delar av bedömningen som avser Tvärförbindelse Södertörns klimatpåverkan.

Föreningen anser att vägplanen inte beaktar Sveriges skyldigheter beträffande artskyddet enligt EU:s art- och habitatdirektiv. (Artskydd och områdesskydd i 7 kap. miljöbalken.)

Sammanfattningsvis berör samtliga av dessa grunder Tvärförbindelse Södertörns påverkan på klimat- och miljömålen. Föreningen anser, i likhet med det underlag som Trafikverket tagit fram i form av vägplanbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning, att Tvärförbindelse Södertörn motverkar det nationella målet om att Sverige ska vara klimatneutralt till år 2045.

## 4. Åtgärdsvalsstudien

För att illustrera arbetet i projektet har vi sammanställt en tidslinje:

- December 2013: Rapport Åtgärdsvalsstudie Tvärförbindelse Södertörn
- 2014: en åtgärdsvalsstudie för Tvärförbindelse Södertörn togs fram där både ändamål och projektmål formulerades
- Våren 2015: samråd med länsstyrelsen inför beslut om betydande miljöpåverkan
- Juli 2015: länsstyrelsen beslutade om betydande miljöpåverkan
- Årsskiftet 2015/2016: inledande samråd om lokaliseringsalternativ och öppna hus
- Våren 2016: öppna hus riktade sig till särskilt berörda enskilda och allmänheten
- November 2016 - mars 2017: samråd om val av korridor
- 24 mars 2017: Trafikverket region Stockholm fattade beslut om att gå vidare med Norra korridoren. Baserat på konsekvensbedömningen och inkomna synpunkter tog Trafikverket samtidigt ett ställningstagande om att förlägga väg 259 Tvärförbindelse Södertörn i tunnel under Flemingsbergsskogens naturreservat.
- Våren 2017 - våren 2018: samråds aktiviteter om vägens linje och trafikplatser inom vald korridor.
- Hösten 2018: samrådsaktiviteter om vägens lokalisering inom vald korridor, utformning och miljöpåverkan samt innehåll och utformning av tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

### Ändamålet med åtgärdsvalsstudien

I rapporten "Åtgärdsvalsstudie - Tvärförbindelse Södertörn" (ÅVS)<sup>1</sup> formuleras ändamålet för åtgärdsvalsstudien på följande sätt:

"För att säkerställa en hållbar tillväxt för Södertörn ska den fysiska tillgängligheten för personer och gods tillgodoses och kommunikationerna förbättras: mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva - Skärholmen, Flemingsberg och Haninge Centrum samt mellan Södertörn och omvärlden. Trafiklösningarna ska ha sin utgångspunkt i de kommunala, regionala och transportpolitiska målen."

Ändamålet med åtgärdsvalsstudien säger inte något om att en väg måste byggas. Arbetet i en åtgärdsvalsstudie ska ju också vara trafikslagsövergripande där både kollektivtrafik, gång- och cykel- samt väg- och järnväg kommunikationer ska ingå. Trots detta blir det snart mycket tydligt att det ändå är i riktningen för att bygga en ny väg som Trafikverket driver processen vidare.

### Stark lobbyorganisation jobbar för en ny väg

Trafikverket (och tidigare Vägverket) arbetade tidigare med projektet Södertörnsleden, som var en transportlösning som byggde på en väg mellan ungefär samma målpunkter som Tvärförbindelse Södertörn. Det projektet avbröts den 28 februari 2013. Mycket snart efter att det gamla projektet avbröts bildades en stark lobbyorganisation som verkade för att Trafikverket snabbt skulle meddela

<sup>1</sup> Sidan 12, Rapport Åtgärdsvalsstudie – Tvärförbindelse Södertörn, Stockholms län, Publikationsnummer: 2014:078, 2014, Trafikverket.

att de startar ett nytt projekt, som också bygger på en ny väg. Lobbyorganisationen består av kommuner, föreningar och enskilda aktörer i nätverk som alla uppger sig vara mycket besvikna och "lurade" för att de inte fått den utlovade motortrafikleden. Trafikverket meddelar snart att de startar ett nytt projekt och en åtgärdsvalsstudie. Det är uppenbart att Trafikverket har svårt att hantera påtryckningarna från lobbyorganisationen på ett professionellt sätt och att verket inte förmår agera självständigt.

I det nya projektet motiverar Trafikverket att det ska byggas som en väg på grund av att det transporteffektivt scenariot kommer ställa höga krav på trafiksäkerhet, vilket de anser att befintlig väg 259 saknar. Föreningen instämmer i att trafiksäkerhet är en av flera prioriterade frågor då det dör ca 7000 personer per år till följd av utsläpp och ca 200 i trafikolyckor<sup>2</sup>, men det är fullt möjligt och även samhällsekonomiskt lönsamt att bygga om och förstärka befintlig väg och göra den mer trafiksäker. Den sortens alternativa lösningar utreddes inte i åtgärdsvalsstudien och arbetet blev därmed också starkt vinklat för att snabbt ersätta en motortrafikled med en ny motortrafikled. Det är uppenbart att Trafikverket försökte motivera att bygga en ny 4-6 filig motorväg oavsett trafikscenarier och trafikprognoser. Lönsamhetsberäkningar drevs medvetet upp genom höga trafikprognoser och beräknade restidsvinster. Internt inom Trafikverket framkom det ganska snart att projekt Tvärförbindelse Södertörn, utformad som en motortrafikled, skulle komma att bli Sveriges mest olönsamma väg. Det är en intressant dokumentation som togs fram, men som sedan varit svår att få redovisad.

**Föreningen** menar att det finns flera tveksamheter kring arbetet med åtgärdsvalsstudien och hur det arbetet forcerades fram, vi refererar och utvecklar det här också i relation till funktionsmålen och hänsynsmålen i åtgärdsvalsstudien.

## Funktionsmål och hänsynsmål i åtgärdsvalsstudien

I åtgärdsvalsstudien formulerades projektmålen som *funktionsmål* och *hänsynsmål*. Vi noterade tidigt att konflikterna blev tydliga mellan de olika mål som gavs till Trafikverket och de miljö- och klimatmål som gäller nationellt. Detta har vi redan också framfört i tidigare yttrande och anser fortsatt vara en felaktig hantering.

### Funktionsmål

- God tillgänglighet med kollektivtrafik mellan regionala stadskärnor inom Södertörn samt till angränsande huvudnät för kollektivtrafik.
- God tillgänglighet och attraktivitet med cykel mellan regionala stadskärnor inom Södertörn, viktiga målpunkter för cykel samt till angränsande regionala cykelstråk.
- God tillgänglighet med bil mellan regionala stadskärnor inom Södertörn samt till angränsande huvudvägar.
- God tillgänglighet för gods inom Södertörn samt till angränsande huvudstråk och omvärld.

Funktionsmålen har formulerats som att projektet ska ge god tillgänglighet med kollektivtrafik, god tillgänglighet och attraktivitet med cykel, god tillgänglighet med bil och god tillgänglighet med gods.

---

<sup>2</sup> Naturvårdsverket och Trafikverket

Genom att redan här lyfta god tillgänglighet med bil har Trafikverket gått händelserna i förväg och gjort klart att en ny väg behövs. Detta är naturligtvis helt felaktigt och något vi starkt ifrågasätter.

### Hänsynsmål

Hänsynsmålen är formulerade som följer:

- Begränsad klimatpåverkan
- God boendemiljö
- God trafiksäkerhet
- Värna om befintliga värden i Södertörns natur- och kulturmiljöer

Det kan vid snabb genomläsning uppfattas som om att Trafikverket fått med viktiga miljöaspekter, men vid närmare eftertanke är målformuleringarna svaga och till intet förpliktigande. Negativ miljöpåverkan ska begränsas eller minimeras, men det betyder inte att planeringen är långsiktigt hållbar. Vi har redan lyft fram och utvecklat detta i tidigare yttrande, och konstaterat flera brister och felaktigheter. Projektet Tvärförbindelse Södertörn bygger vidare på den felaktiga åtgärdsvalsstudien och projekt vilar fortsatt på felaktiga grunder.

**Föreningen** anser att åtgärdsvalsstudien utfördes på ett felaktigt sätt och att hela projektet ska göras om i grunden. Föreningen anför flera skäl till detta, som också återfinns i detta överklagande.

### Projektets formulerade syfte och mål

Trafikverkets prognoser bygger på att trafiken ska öka, istället för att planera utifrån klimat- och miljömålen. Ingenstans i ÅVS:en anges att det ska vara en motorväg med ett visst specificerat antal körfält, trots detta kom Trafikverket mycket snabbt fram till en sådan slutsats, som byggde på felaktiga grunder.

Det är uppenbart att projektets syfte och målformuleringar var felformulerade redan i åtgärdsvalsstudien, och föreningen har också uttryckt det till Trafikverket i ett tidigare skede, och att dessa behövde ses över och anpassas till miljömålen och nu gällande klimatlagstiftning.

### Fyrstegsprincipen har inte beaktats på allvar

Trafikverket är väl medvetna om att arbetet i åtgärdsvalsstudien måste ske i enlighet med fyrstegsprincipen, och skriver också i sin efterföljande rapport att: "Arbetet har skett i enlighet med fyrstegsprincipen."

De fyra stegen innebär att trafikåtgärder ska analyseras i följande ordning:

- Steg 1. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt
- Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät
- Steg 3. Mindre väg förbättringsåtgärder
- Steg 4. Investeringar och större ombyggnadsåtgärder

**Föreningen** har följt Trafikverkets arbete under åren och anser att fyrstegsprincipen inte på allvar har applicerats i arbetet, utan att projektet medvetet har styrts mot att hamna i steg 4 och att det är uppenbart att förslaget skulle bli att bygga en helt ny motortrafikled.



## Snäv åtgärdsvalsstudie och alternativet järnväg exkluderades felaktigt 2014

Vid åtgärdsvalsstudier är det viktigt att mål och syfte formuleras på ett sätt som inte bara möjliggör en typ av lösning. Detta för att miljö bedömningsprocessen ska kunna vara så öppen som möjligt för olika sätt att lösa ett problem på och öppna för möjligheter att göra det för att så långt som möjligt undvika en betydande miljöpåverkan. Om man låser projektiden från början med att formulera den så att bara ett alternativ är möjligt, i detta fall att bygga en väg, riskerar man också att förvanska miljöbedömningsprocessen. Ett tydligt exempel på att åtgärdsvalsstudien tidigt snävas in och felaktigt avgränsas är att transportslaget järnväg exkluderades med hänvisning till tidshorisonten:

“En ny järnväg i tvärled bedöms som ett intressant alternativ men nyttan med åtgärden är svår att bedöma utan att utreda alternativet ytterligare. Kostnaderna för åtgärden bedöms erfarenhetsmässigt som höga i förhållande till det utnyttjande som kan förväntas på en sådan järnväg. Då järnvägssträckningen är tidigare outhärdad och saknas i aktuella planer för infrastrukturen kan man inte förvänta sig att järnvägen kan byggas före 2025. Åtgärden faller därför utanför den tidshorisont som valts för åtgärdsvalsstudien.”<sup>3</sup>

Det har nu förflutit åtta år sedan Trafikverket beslutade att exkludera alternativet järnväg. Beslutet som togs 2014 var felaktigt redan då, och nu så här många år senare framstår det som ytterst anmärkningsvärt att järnvägsalternativet inte utreddes. Det är uppenbart att projektet vilar på felaktiga grunder. Allt handlade om att snabbt komma vidare i processen och i tron om att det skulle vara enklare om man höll sig så mycket som möjligt inom den gamla ramen för projektet.

**Föreningen** anser att detta är i strid med hur arbetet i en åtgärdsvalsstudie ska ske. Och sett i ljuset av alla de år som förflutit sedan det skrevs, så framstår det ännu allvarligare. Självklart fanns det tid och möjlighet att inkludera möjligheten att utreda även ny järnväg i tvärled, om bara viljan hade funnits. Föreningen vill mot denna bakgrund att den juridiska aspekten i detta förfarande utreds, och om projektet och vägplanen som den presenteras idag håller, när ett så viktigt och intressant transportslag exkluderades redan år 2014.

## Inaktuell och bristfällig åtgärdsvalsstudie

ÅVS:en bygger på trafikprognos 2014. Denna reviderades 2016 och då bedömdes trafikmängderna bli mindre på grund av minskat bilnehav. Sedan 2014 har tekniken utvecklats på många sätt, vilket gör trafikprognoserna ännu mer inaktuella. Mycket har utvecklats och förändrats:

- Teknikutvecklingen lär fortsätta med smart teknik för reseplanering och delningstjänster, som ökar möjligheten till att samåka, samordna transporter och inköp med mera.
- Tillgången till hyrbilar ökar i närheten av bostäder och arbetsplatser, vilket minskar behovet av privatägda bil.
- Användning av elcyklar ökar, vilket starkt ökar räckvidden för cykelpendling. Detta finns inte med i ÅVS.
- Covid-pandemin har gett upphov till många förändringar i samhället, som också kommer att bli permanenta. Bland dessa återfinns möjligheten att arbeta på distans och att resor i tjänsten minskar. Covid-pandemin har ökat hemarbetet avsevärt och det lär fortsätta.

<sup>3</sup> Rapport Åtgärdsvalsstudie – Tvärförbindelse Södertörn Stockholms län Publikationsnummer: 2014:078 ISBN: 978-91-7467-604-4 Dokumenttyp: Rapport Utgivningsdatum: April 2014 Utgivare: Trafikverket, s 80

- Parisavtalet har trätt ikraft. Klimatutsläppen har inte minskat, vilket medför att den kvarvarande mängden koldioxid som kan släppas ut för att nå klimatmålet minskat radikalt.

**Föreningen** anser att Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) från 2014, är bristfällig och inaktuell på flera punkter, och att projektet därför ska göras om i sin helhet.

### Bristande kommunikation

Projektet är stort, också i ett nationellt perspektiv, men Trafikverkets kommunikation har varit undermålig och inte nått ut till berörda och allmänheten i tillräcklig utsträckning. Allmänheten och särskilt intresserade har bjudits in i form av mindre fokusgrupper och workshops etc, men sett till projektets storskalighet har det varit anmärkningsvärt små och få kommunikationsinsatser. Projektet lider fortsatt av detta och det är fortfarande få som har kännedom att Trafikverket planerar att bygga en helt ny motorväg som ska genomkorsa södra storstockholm.

Trafikverket har lagt sig på en "lägsta"-nivå gällande kommunikation och därmed också kunnat förutse vem och vilka som har kunnat delta och komma med synpunkter under processen. Föreningen kan i princip peka på det möte som arrangerades och bidrog till att förslaget skulle hamna i steg fyra, och med på det mötet fanns representanter för transportsektorn och deras synpunkter kom att få en (i vårt tycke) oproportionerligt stor tyngd. Före det mötet fanns det ännu en öppenhet för att fortsatt se över fler "mobility management"-åtgärder och fördjupa arbetet med översyn av olika och flera transportslag.

## 5. Trafikverkets felaktiga beslut och skäl

### Allmänna hänsynsregler i 2 kap. Miljöbalken

De allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken syftar bland annat till att förebygga negativa effekter av verksamheter, öka miljöhänsynen och bedriva god hushållning med mark, vatten och övriga resurser. 2 kap. miljöbalken anger också att den plats som ska väljas för lokalisering ska vara lämplig för ändamålet med minsta intrång och olägenhet för hälsa och miljö. Försiktighetsmått ska vidtas för att motverka eventuella olägenheter.

2 § Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

3 § Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iakta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte skall vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik.

Dessa försiktighetsmått skall vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

I Trafikverkets beslut<sup>4</sup>, under rubriken Trafikverkets samlade bedömning (s 20), står det att Trafikverket bedömer att Tvärförbindelse Södertörn är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Det saknas i denna del av beslutet vidare hänvisning och skäl till som ligger till grund för deras bedömning.

**Föreningen** anser att vägplanen strider mot de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken.

### Trafikverkets skäl

Under rubriken Skäl (s 16) återfinns ett antal rubriker där Trafikverket i korthet återger några av sina skäl som ses nedan. Föreningen ställer sig skarpt kritisk till flera av de anförda skälen, och utvecklar det på flera platser i vårt överklagande.

- Lokalisering
- Riksintresse Avvägning
- Slutförande av miljöbedömningen
- Detaljplaner
- Brukningsvärd jordbruksmark
- Buller
- Farligt gods
- Generellt biotopskydd
- Artskydd
- Naturreservat
- Miljö kvalitetsnormer - luftkvalitet och vattenförekomster

---

<sup>4</sup> Fastställelse av vägplan för anläggning av Väg 259, 2022-11-07

## Lokalisering

Första stycket i lokaliseringsprincipen, 2 kap. 6 § miljöbalken, innebär att verksamheter eller åtgärder ska placeras på en plats där ändamålet med verksamheten eller åtgärden kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Med intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön menas i lokaliseringsprincipen allt som motverkar miljöbalkens mål. Flera platser kan ibland vara lämpliga för en verksamhet. I sådana situationer ska den bästa av dessa platser väljas<sup>5</sup>, det vill säga den plats som medför minst intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Vi vill påminna om att flera steg i åtgärdsvalsstudien passerades väldigt snabbt och borde ha utretts mer innan valet föll på att utreda förutsättningarna för en vägorridor. Vi utvecklar också detta under rubriken Åtgärdsvalsstudie i denna överklagan.

Det fanns tre vägorridorer som utreddes. Vi noterar att den "mellersta korridoren", tidigt valdes bort trots att den skulle ha gett ett mindre intrång i riksintresse och värdefull natur. I Miljökonsekvensbeskrivningen går det att läsa om de tre vägorridorerna och motivet till att mellersta korridoren valdes bort:

"Mellersta korridoren innebär, med hänsyn till den långa sträckningen i tunnel, minst intrång i värdefulla natur-, kultur- och friluftsområden. Alternativet innebar dock sämre anknytning till kommunal och regional planering, hade högst klimatpåverkan samt minst nytta i förhållande till kostnader jämfört med Norra och Södra korridoren. Mellersta korridoren bedöms även vara något sämre med hänsyn till måluppfyllelse för projektmål och ändamål jämfört med Norra korridoren."<sup>6</sup>

**Föreningen** anser att Trafikverket felaktigt forcerade arbetet i åtgärdsvalsstudien, gjorde avsteg från 4-stegsprincipen, inte aktivt tog fram förslag om mobilitetsåtgärder, och att de tre vägorridorer, som senare arbetades fram, inte utreddes och bedömdes på sakliga grunder. Det är uppenbart att Trafikverket redan i arbetet med åtgärdsvalsstudien var starkt styrda av de aktörer som drivit på arbetet i det tidigare projektet Södertörnsleden, och de kommuner som utlovats satsningar i form av transportinfrastruktur och just en större väg som i stort också skulle planeras längs samma sträckning som den tidigare Södertörnsleden.

**Föreningen** noterar att det i beslutet står att Trafikverket delar bedömningen att den valda lokaliseringen av motorvägen samt övriga anordningar är den mest fördelaktiga. Föreningen instämmer inte i detta, och anför att såväl åtgärdsvalsstudie och lokaliseringsutredning genomfördes alltför snabbt och att Trafikverket felaktigt avförde flera andra tänkbara alternativ. Mot bakgrund av de stora skador som projektet skulle ge på miljö-, natur- och friluftsvärden samt den accelererande klimatkrisen vore det förödande att anlägga och lokalisera en ny väg i enlighet med förslaget i vägplanen.

## Riksintresseavvägning

I beslutet har Trafikverket skapat rubriken "Riksintresseavvägning", och på detta sätt också förminskat frågan om de ursprungliga riksintressena i det geografiska området. I beslutet står det att: "Byggandet av Tvärförbindelse Södertörn medför påtaglig skada på Hanveden." Det är också för oss i föreningen ett oomtvistat faktum att anläggandet av Tvärförbindelse Södertörn medför påtagligt skada på riksintresset Hanveden, samt att vi vill tillägga att de opåverkade och värdefulla grönområdena för all framtid förstörs. Det är flera decenniers arbete med att skydda detta

---

<sup>5</sup> Proposition 1997/98:45 del 1, sid. 218 ff.

<sup>6</sup> Miljökonsekvensbeskrivningen, s 53.

grönområde som nu också riskerar att raseras, allt arbete med Stockholms gröna kilar med alla inblandade myndigheters och kommuners ambitioner för att upprätthålla storstockholms grönstruktur och arbeta för att uppfylla nationella, regionala och lokala miljömål - och senare också Agenda 2030.

**Föreningen** delar inte Trafikverkets bedömning av avvägning mellan riksintressen och anser att den är rent felaktig. Föreningen kräver att denna fråga prövas juridiskt. Detta har föreningen också utvecklat i detta överklagande.

Planförslaget och Tvärförbindelse Södertörn berör: riksintresse för friluftsliv enligt 6 §, riksintresse för kulturmiljövård enligt 6 §, riksintresse för yrkesfiske enligt 5 § och riksintresse för totalförsvaret enligt 9 §. Planförslaget berör även Natura 2000 samt flera naturreservat.

För att förstå vad ett riksintresse är refererar vi till Naturvårdsverket:

”I riksintresseområdet finns nationellt viktiga värden och kvaliteter. Hänsyn till dessa ska tas i fysisk planering, översikts- och detaljplanering samt vid tillståndsprövningar. Värdena inom ett område av riksintresse får inte påtagligt skadas.”<sup>7</sup>

”Områden som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada de värden som legat till grund för utpekandet. Vid konflikt mellan intressen som utgör riksintresse enligt 3 kap. miljöbalken skall företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt, enligt 3 kap. 10 § miljöbalken.”<sup>8</sup>

### **Om riksintresset Hanveden och det tätortsnära läget**

”Hanveden (FAB 08) är ett stort friluftsområde av riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap. 6 § miljöbalken inom Botkyrka, Haninge och Huddinge kommuner. I beskrivningen av områdets värden anges att området, tack vare sin varierade natur och sina anordningar för friluftslivet, utgör ett utomordentligt värdefullt friluftsområde. Det tätortsnära läget gör att området är viktigt för många människors friluftsliv och kan nyttjas ofta och mycket.”<sup>9</sup>

Trafikverket har gjort värdebeskrivningar och miljöbedömningar på riksintresse Hanveden som helhet samt fördjupat det på fyra delområdena.<sup>10</sup> En tydligare redogörelse för dessa avvägningar borde ha presenterats i samband med val av korridor och i anslutning till åtgärdsvalsstudien.

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 lämplighetsprövning 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:

<sup>7</sup> Riksintressen för friluftsliv (naturvardsverket.se)

<sup>8</sup> Miljökonsekvensbeskrivningen, s 21.

<sup>9</sup> 20190215--yttrande-samrad-tvarforbindelse-sodertorn.pdf (naturvardsverket.se)

<sup>10</sup> Bilaga 5: PM FAB 08 Hanveden, riksintresseområde för friluftsliv, Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län, Vägplan, 2020-12-10

- 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 från tätorter.
- För det tredje måste den aktuella vägen vara det enda sättet att lösa transportproblem i området.

När det gäller Tvärförbindelse Södertörn är inget av villkoren uppfyllda.<sup>11</sup>

**Föreningen** anser att 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”

**Området där vägen planeras är oerhört värdefullt och beskrivs så här**<sup>12</sup>:

“Det finns ett flertal sjöar och många skyddade naturområden med höga naturvärden längs med sträckan. Skogslandskapet utgörs av stora skogar som till stor del är skyddade som naturreservat samt Granby Natura 2000-område. Skogarnas höga naturvärden baseras bland annat på att naturområdena är stora, varierade och sammanhängande samt har stor andel gammal skog. Förekomsten av rödlistade och skyddade arter är hög. Många av dessa områden nyttjas även för det rörliga friluftslivet och det finns gott om både vandringsleder och större friluftsanläggningar.”

Det var redan under planeringen av Södertörnsleden känt att det skulle bli en svårighet att förlägga vägen genom stora delar skyddad natur och även det utpekade riksintresset friluftsliv. För att undanröja problemet riksintresset friluftsliv beslutades det att även den planerade vägen skulle ges statusen av riksintresse väg. Det är värt att komma ihåg i vilken ordning och varför de olika riksintressena finns. Riksintresse friluftsliv kom först, och sedan riksintresset väg. Det är en uppenbar konflikt mellan de båda riksintressena, och det finns många juridiska oklarheter kring dessa.

Huddinge kommun redogör för riksintressen på sin hemsida och det är tydligt att det finns fortsatt osäkerhet kring de juridiska frågorna:

“Riksintresse för väg 259 påverkas av utbyggnaden av Tvärförbindelse Södertörn. Trafikverkets framtida översyn av riksintressena kan innebära förändring av riksintresseanspråk för befintlig väg 259. Kommunen förordar att riksintresse anspråket följer den nya vägsträckningen. Vi beaktar befintlig väg 259 som riksintresse fram till dess att annat beslut har fattats.”<sup>13</sup>

### **Länsstyrelsen i Stockholms län om riksintresse**

Länsstyrelsen i Stockholms län yttrade sig 2021-12-13<sup>14</sup> och tillstyrkte Trafikverkets vägplan för projektet Vägplan för väg 259 Tvärförbindelse Södertörn och skriver:

<sup>11</sup> Vi instämmer i Skydda skogens överklagan.

<sup>12</sup> Miljökonsekvensbeskrivning Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn, s 6, mkb tvärförbindelsen kap 1-5.pdf (trafikverket.se)

<sup>13</sup> Riksintressen (huddinge.se)

<sup>14</sup> Tvärförbindelse Södertörn (tillst)56048-2021 (1).pdf, Yttrande 2021-12-13, “Trafikverkets begäran om Länsstyrelsens yttrande över vägplan för projektet Vägplan för väg 259 Tvärförbindelse Södertörn”

“Länsstyrelsen bedömer att projektet medför omgivningspåverkan med bl.a. intrång i natur- och kulturmiljö av allmänintresse. Intrången kan dock motiveras utifrån de transportproblem som ska lösas och transportbehov som ska tillgodoses.”

“En utbyggnad av trafikleden enligt föreslagna vägplan kommer att medföra påtaglig skada på riksintresseområdet Hanveden. Vägplanen omfattar dock hänsyn i form av anpassningar med flera skadeförebyggande åtgärder, för att begränsa negativ påverkan på förutsättningarna för friluftsliv i området. Länsstyrelsen anser att tvärförbindelse Södertörn som riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska ges företräde. Detta eftersom vägen på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning, enligt den avvägning som gäller enligt 3 kap. 10 § miljöbalken.”

**Föreningen** anser att länsstyrelsens avvägning är helt felaktig, och att de inte redogör och värderar de unika värden för friluftslivet som finns i riksintresset. Ett intrång av detta slag, alldeles oavsett de kompensationsåtgärder som beskrivs är oåterkalleligt.

Trafikverket medger att trafikintresset står mot natur, kultur- och friluftsintrassen, men har uttryckt att trafikintressena har högst prioritet. **Föreningen** håller inte med om detta.

**Föreningen** anser att riksintresset för friluftsliv i en storstadsnära region är av ytterligt stor betydelse, och att en väg såsom Tvärförbindelse Södertörn nu planeras skulle komma att helt omintetgöra flera av de unika värden som finns för friluftslivet i området. **Föreningen** anser att konflikten mellan riksintressena måste utredas innan vägen kan projekteras. Vi hänvisar också till Naturvårdsverkets kritiska yttrande om intrång i riksintresse.

Huddinge kommun skrev redan för flera år sedan ett avtal med Trafikverket om medfinansiering av Glömsta Tunneln, kommunens kostnad för denna är 492 miljoner kronor. Därtill kommer en senare kostnad som har beräknats till 45 mkr. Huddinge kommun har också sedan decennier bekostat utredningar, köpt in bostadshus som rivits, mark och avvaktat med andra projekt i väntan på vägen. Så att Trafikverkets ersättning om 20 070 000 kronor till kommunen för kompensationsåtgärder för att mildra intrånget i skyddad natur kan tyckas i det närmaste försumbara.<sup>15</sup>

## Slutförande av miljöbedömningen

### Miljöbedömning och MKB i 6 kap. miljöbalken

Vid byggande av väg ska en vägplan upprättas. I vägplanen framgår hur vägen ska utformas, vilka konsekvenser planen medför och vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbild och till natur- och kulturvärden. Projektet väg 259 Tvärförbindelse Södertörn har bedömts medföra betydande miljöpåverkan och därmed har en specifik miljöbedömning genomförts. Syftet med en miljöbedömning enligt 6 kap. 1 § miljöbalken är att ”integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. (SFS 2017:955).”<sup>16</sup>

Underlaget till vägplanen visar att något annat alternativ än en motortrafikled aldrig har bedömts under den tid då miljöbedömningen togs fram. De alternativa sätten att nå syftet har därför varken miljöbedömts eller jämförts med den motortrafikled som vägplanen omfattar. Det har resulterat i att redovisningen av Tvärförbindelse Södertörns konsekvenser endast jämförs med alternativa dragningar av motortrafikleden och ett nollalternativ där trafiken i regionen ändå ökar enligt Trafikverkets prognoser.

<sup>15</sup> Avtal mellan Trafikverket och Huddinge kommun, Trafikverkets ärendenummer TRV 2021/139650 S Huddinge kommuns ärendenummer KS-2022/451

<sup>16</sup> mkb tvärförbindelsen kap 1-5.pdf (trafikverket.se), Miljökonsekvensbeskrivning, Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn.

**Föreningen** menar att beslutet att fastställa vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn måste upphävas eftersom miljöbedömningen inte lever upp till kraven i artiklarna 6.4 och 3.1 i MKB-direktivet.

## Detaljplaner

I beslutet framgår att vägplanen avviker från fem detaljplaner, men att kommunen och väghållningsmyndigheten bedömer att det är mindre avvikelser och inte strider mot planens syfte. I beslutet står det också att det pågår arbete med att upphäva och ändra detaljplaner som vägplanen berör eller strider mot. Väg får inte byggas i strid med detaljplan, och i dagsläget är den frågan långt ifrån löst. Sannolikt är det detaljplanen för Solgård som åsyftas, där Trafikverket och Huddinge kommun sedan länge bedriver ett aktivt arbete, som vilar på juridiskt tveksamma grunder, för att förmå ett antal fastighetsägare att låta lösa in sina villor. Av handlingar i ärendet framgår det att avsikten är att förvärva, låta riva villorna och ändra detaljplanen till Mark och/eller Natur. Bakgrunden till detta är att bullret från vägen inte bedöms kunna åtgärdas.

Föreningen tycker att detta är ett mycket tveksamt förvarande och har utvecklat detta i annat avsnitt i detta överklagande.

## Brukningvärd jordbruksmark

Jordbruksmark är en långsiktig resurs och exploatering är en process som vi aldrig kan ta tillbaka eller ersätta med nyodlingar. Varje år försvinner cirka 600 hektar svensk åkermark som aldrig kan återställas. På flera platser längs den planerade vägen kommer stora arealer jordbruksmark tas i anspråk av vägen och dess tillkommande anordningar, vidare kommer stora arealer att ligga intill och i nära anslutning till en hårt trafikerad väg. Det är många års arbete som har lagts ner på att bevara åkermarken i Huddinge, och det hänger också samman med möjligheten att ha arrendegårdar och ekologisk odling i Huddinge. Glömstadalen är ett känt och högt uppskattat område, med både odlingsbar mark och värdefulla naturmiljöer. Med föreslagen planering kommer den odlingsbara marken att minska drastiskt och det visuella intrycket av en grön dal kommer att ersättas av ett storskaliga motortrafikleder som kommer att dominera landskapsbilden.

I beslutet står det att det är klarlagt att det inte går att undvika påverkan på jordbruksmark. Vi instämmer inte i detta, och refererar till vår kommentarer gällande det bristande arbetet med åtgärdsvalsstudien. Jordbruksmark ska bevaras och skyddas och inte tas i anspråk för en motortrafikled i den omfattning som föreslås.

## Buller

I MKB:n framgår att: ”För buller medför ökade trafikflöden att trafikbullernivåer från vägen ökar jämfört med idag. Däremot flyttas trafikflöden delvis längre från bostadsbebyggelse. Omfattande vägnära bullerskyddsåtgärder skärmar av trafikbuller och medför att flertalet boende i närheten av plan förslagets vägar får del av sänkta trafikbullernivåer.” Vi anser att de negativa effekterna av buller inte tas på tillräckligt allvar, och vi kan peka på flera områden som kommer att bli allvarligt störda av trafikbuller från en tänkt väg, här väljer vi dock av utrymmesskäl att bara peka på ett par av dem.

Vårby-Haga-Masmo-Myrstugeberget.

Vi oroas av ökande trafikmängder inklusive mycket extra tung vägtrafik som kommer att ge kraftiga utsläppseffekter, överskridande av bullernivåer och risknivåer för olyckor i detta område.



### Glömsta - Gladö kvarn

”Planförslaget bedöms medföra stora negativa konsekvenser i några bostadsområden på delsträcka Glömsta-Gladö kvarn. Dessa områden påverkas redan idag av trafikbullernivåer från ett flertal bullerkällor men trafikbullernivåer ökar och fler bostadsbyggnader får trafikbullernivåer över riktvärdet 55 dBA.”

### Kästa - Solgård

”I en del bostadsområden medför planförslaget större trafikbuller ökning och riktvärden överskrids. Det resulterar i stora negativa konsekvenser i delar av Kästa och södra Solgård där trafik bullernivåerna ökar och fler bostadsbyggnader får trafikbullernivåer över 55 dBA.

**Föreningen** finner det oacceptabelt att de bullernivåer som kommer att orsakas av Tvärförbindelsen inte tillräckligt skärmas av till godkända nivåer vid de värst drabbade bostadsområdena i Vårby-Haga/Masmo/Myrstuguberget, Glömsta-Gladö kvarn och Kästa-Solgård. Vi vill också uppmärksamma att flera av skyddsåtgärderna handlar om åtgärder vid fasad vilket sänker bullernivåerna inomhus men utemiljön tillförs ändå ökade bullernivåer.

I beslutet står det att: “Trafikverket anser att buller skyddsåtgärderna som fastställs har tillräcklig omfattning och bidrar till en god bebyggd miljö i enlighet med gällande riktlinjer, Avgränsningen till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att utföra är godtagbar.”

**Föreningen** anser att det finns många felaktigheter i detta. Det gäller både det buller som kommer att utbreda sig i naturen och i de mycket uppskattade friluftsområdena. Där vägen planeras dras ovan jord, vid trafikplatserna och i anslutning till tunnel-mynningarna kommer områden att bli utsatta för mycket störande buller. Det här rör i flera fall områden, som tidigare ansetts som “tysta”. Tysta områden är mycket värdefulla, och speciellt här i de välbesökta naturreservaten i tätortsnära områden. Bullret kommer att påverka både människor och djur.

Trafikbuller som drabbar befintliga bostadsområden är självklart också mycket olämpligt och är ett hot mot människors hälsa och motverkar målet om God bebyggd miljö.

I arbetet med detaljplan för Solgård kvarstår det mycket stora problem med buller, och där det står tydligt att bullerskyddande åtgärder inte räcker för att få acceptabla bullernivåer. Vi anser att det är juridiskt omöjligt att fastställa en vägplan när en av de mycket centrala detaljplanerna ännu står i strid med vägplanen. Vi har utvecklat hur Trafikverket försöker hantera bullret i Solgård i ett särskilt avsnitt i detta överklagande.

## Farligt gods

Det planeras för att Tvärförbindelse Södertörn kommer att utpekade som en primär transportled för farligt gods. Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods, om de inte hanteras rätt under transport. Vi oroas över de tillkommande risker en stor transportled kommer att medföra, såsom explosionsrisker, bränder och utsläpp av kemikalier etc i närheten av där människor vistas.

## Generellt biotopskydd

Formuleringarna om det generella biotopskyddet i beslutet är häpnadsväckande nonchalanta och felaktiga. De åkerholmar, alléer och öppna diken som kommer att beröras och helt tas bort är viktiga för den biologiska mångfalden med mera, och att mötas av den här sortens summariska sammanfattningar och bedömningar gör oss bestörta.

## Artskydd

Vägplanen beaktar inte Sveriges skyldigheter beträffande artskyddet enligt EU:s art- och habitatdirektiv.

“Artskyddsförordningen (2007:845) reglerar skydd av arter och ska fullgöra Sveriges internationella åtagande om skydd av arter. Syftet med artskyddsförordningen är att skydda vilt levande arter i alla dess livsstadier. En verksamhet får inte försvåra upprätthållandet av gynnsam bevarandestatus för en art i dess naturliga utbredningsområde. Bevarande Statusen får inte påverkas negativt för vare sig den lokala eller nationella populationen, eller i artens naturliga utbredningsområde. Det PM gällande artskydd som färdigställs tills vägplanen ställs ut för granskning, beskriver hur planförslaget förhåller sig till artskyddsförordningen.”<sup>17</sup>

“Projektet tar fram ett PM om artskydd utifrån 8 kap. 1–2 §§ miljöbalken för att möjliggöra en sammanhållen prövningsprocess utifrån artskyddsförordningen. PM Artskydd kommer vara klart när vägplanen ställs ut för granskning.”<sup>18</sup>

Trafikverket har i sitt eget PM noterat att det finns 86 fridlysta arter i aktuellt område, mer om detta kan ses i: ”PM ARTSKYDD Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län Vägplan, 2020-12-01.”<sup>19</sup>

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

Mark- och miljööverdomstolens avgöranden i Onsala Ärendet (Mål nr M 13672-19 och Mål nr M 13636-19) visar entydigt att Trafikverkets hantering av artskyddsfrågorna i Tvärförbindelse Ärendet 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 juridiska utgångspunkt gör att vägplanen har omfattande brister i bedömningar av väg planens påverkan på de enskilda arternas artskydd vilket gör att vägplanen Tvärförbindelsen måste upphävas.

**Föreningen** anser att det är högst anmärkningsvärt att Trafikverket i denna rapport inte tar den biologiska mångfalden i beaktande. Vi anser att resultatet av inventeringen är högst oroande, och att konsekvenserna av projekteringen blir långt mer allvarliga än vad rapporten antyder. Detta exempel med 86 fridlysta arter är bara en av de frågor som uppmärksammas internationellt just i dagarna med “biologisk mångfald” under FNs konferens COP 15 i Montreal.

Målet för denna konferens är en strävan att förlusten av biologisk mångfald skall vara stoppad till 2030. För att stoppa förlusten av biologisk mångfald krävs åtgärder som gör att den biologiska mångfalden integreras i alla delar av samhället och i all planering och politik.

---

<sup>17</sup> Miljökonsekvensbeskrivning, Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn.

<sup>18</sup> Miljökonsekvensbeskrivning, Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn, s 28.

<sup>19</sup> pm\_artskydd.pdf (trafikverket.se)

## 6. Intrång i naturreservat och unika livsmiljöer

Längs med vägens sträckning och i den mark som planeras 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 Flemingsbergsskogen 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 60 000 fordon per dygn som prognos, vilket är en extrem ökning.

Trots att en del av vägen planeras 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 Föreningen 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. Föreningen anser sammanfattningsvis att det finns anledning att ifrågasätta det planerade projektets lokalisering med hänsyn till 2 kap. 6 § miljöbalken.

### **Juridiska tveksamheter kring förbehåll och intrång i naturreservat**

Naturreservaten har mycket stor betydelse för det rörliga friluftslivet i södra Stockholmsområdet och har betydande naturvärden både i gamla skogar och värdefulla kulturmarker. Stora delar av naturen kring den planerade vägsträckningen ingår i naturreservat. Dessa är skyddade enligt 7 kap. 4 § miljöbalken. I föreskrifterna för naturreservaten anges restriktioner enligt 7 kap. 5 § miljöbalken. Exempel på restriktioner är förbud mot att anlägga väg, led, parkeringsplats eller motsvarande.

Inom Flemingsbergsskogens naturreservat, Orslångens naturreservat samt för Lissmadalens naturreservat finns förbehåll inskrivna i reservatsföreskrifterna gällande väg 259 Tvärförbindelse Södertörn (benämnt Södertörnsleden eller Haningeleden). Föreningen är medveten om att förbehåll finns inskrivet i Flemingsbergsskogens naturreservat i samband med att det inrättades 2006 och har följt det sedan dess. Föreningen ifrågasätter dock att detta förbehåll också gäller för den nya planerade sträckningen och omfattningen av Tvärförbindelse Södertörn.

Förbehållet utformades för det dåvarande projektet Södertörnsleden, och redan i samband med att den vägen och dess vägkropp planerades att breddas fanns det juridiska tveksamheter kring om att det skulle vara möjligt. Trafikverket försökte gå runt problematiken genom att utforma den som en 2+1-väg med minsta möjliga marginal, för att inte inkräkta på det område som ritats in om förbehåll.

**Föreningen** kräver att Trafikverket redovisar hur de juridiska aspekterna av de berörda naturreservatens förbehåll för att anlägga en väg har hanterats och kräver att de juridiska frågorna tydliggörs.

## **Ingreppen i naturreservaten är felaktiga i kartmaterialet**

Tvärförbindelse Södertörn medför oacceptabla ingrepp i 7 olika naturreservat på kartmaterialet.

Vilka ingrepp som i detalj görs vid breddningen av nuvarande väg genom de olika reservaten är med tillgängligt kartmaterial inte möjligt att bedöma. Det framgår inte tillräckligt bra i kartmaterialet var naturreservatets gränser förändras.

**Föreningen** är starkt kritisk till att underlag i form av bland annat kartmaterial är både felaktigt och missvisande. Det är i vårt tycke helt oacceptabelt att underlaget trots sina tydliga brister ändå tillåts finnas med och accepteras. Vår bedömning är att det är lagstridigt att vägplanen inte presenteras i förhållande till olika naturreservatets gränser. För att exemplifiera detta refererar vi bland annat till följande felaktigheter:

- Gömmarens naturreservat: att ingrepp i reservatet sker vid Gömmarbäckens ravin och i anslutning till Masmö Tunnelns båda mynningar. Gömmaravinen har höga naturvärden och hör till länets största och är en ovanlig miljö som är utpekad som nyckelbiotop på båda sidor E4/E20.
- Gladöskogens naturreservat, Flemingsbergsskogens naturreservat och Orlångens naturreservat: att ingrepp sker öster om tunnelmynningen för Flemingsbergs Tunneln vid Stensättra/Sundby och vidare i hela sträckningen genom Orlångens naturreservat, tex vid Trafikplats Gladö.
- Lissmadalens naturreservat och Paradisets naturreservat: att ingrepp sker i anslutning till Trafikplats Lissma
- Rudans Naturreservat i Haninge: vid Trafikplats Rudan
- Det finns även tveksamheter i materialet och kartor rörande Björksättra Halvöns naturreservat.

## **Kritik mot intrång i flera naturreservat**

**Föreningen** motsätter sig att en transportlösning i form av en motorväg ska göra intrång i så många naturreservat. Det är så många intrång och stora värden som riskerar att ödeläggas så att föreningen kan inte ta upp dem alla, utan har valt ett av många exempel:

**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.

**Föreningen** menar att åtgärder för att stärka den gröna infrastrukturen med ekodukter och faunapassager behövs i dagsläget, men det får inte vara villkorat med byggandet av en ny motorväg. Vi kan därför inte glädjas åt dessa åtgärder när de kommer till priset av nya motorvägar med stora negativa miljökonsekvenser.

Vi vill också påpeka att Tvärförbindelsen kommer att vara stängslad, ha en högre hastighet och ha ökade trafikmängder jämfört med befintlig väg 259 vilket kommer göra det svårare för djur att ta sig över vägen. Detta begränsar tillgången på resurser och i förlängningen överlevnadschanserna för olika arter som idag rör sig över befintlig väg 259.

Totalt innebär planförslaget exploatering av 56 hektar naturvärdesklass de biotoper, varav 13 hektar sker i biotoper med höga eller högsta naturvärdesklass och 30 ha i de olika naturreservaten.<sup>20</sup>

**Föreningen** anser att utrednings underlaget brister i beräkningar av kumulativa effekter för såväl intrång i värdefull natur och negativa effekter av buller etc.

---

<sup>20</sup> mkb\_tvarforbindelsen\_kap\_6\_del2.pdf (trafikverket.se)

## 7. Miljökvalitetsnormer för luft och vatten

Miljökvalitetsnormer syftar till att skydda människors hälsa och naturmiljön. Normerna är juridiskt bindande föreskrifter som har utarbetats nationellt i anslutning till miljöbalken. Vid planering och planläggning ska kommuner och myndigheter ta hänsyn till miljökvalitetsnormer. I plan- och bygglagen anges bl.a. att planläggning inte får medverka till att en miljökvalitetsnorm överträds. Miljökvalitetsnormer innehåller värden för halter av luftföroreningar både för lång och kort tid. För att en miljökvalitetsnorm ska klaras får inget av norm-värdena överskridas.

För väg 259 Tvärförbindelse Södertörn är MKN för luftkvalitet samt yt- och grundvatten aktuella. De anger nivåer och halter som inte får eller bör överskridas.

**Föreningen** noterar att i utbyggnads alternativet, jämfört med nollalternativet, ökar luftförorenings halterna längs den nya vägdragningen. Beräkningsmodeller visar att projekt Tvärförbindelse Södertörn riskerar att bidra till överskridande av flera miljökvalitetsnormer på flera platser, och vi anser att detta strider mot både miljömål och lag. Vägplanen har vidare stora brister vad gäller underlaget för luftföroreningar. Det råder stor osäkerhet kring beräkningarna. Man bygger beräkningar på framtida antaganden om teknikutveckling av fordon som i dagsläget är osäker.

Följande hänsyn bör ytterligare beaktas:

Tunnlarnas mynningar ligger i anslutning till bebyggda områden såsom Flemingsberg, Masmo och Solgård. Alla bostäder utmed väg 259 Tvärförbindelse Södertörn och väg E4/E20 inom planförslaget får en ökad exponering av luftföroreningar vilket kan ge långsiktiga skador för människors hälsa. Exponeringen vid dessa bostäder är varaktig.

Ökade antal av partiklar från slitage av dubbar och däck. Då Tvärförbindelsen i framtiden kommer att trafikeras av dessa fordonslag så minskar koldioxidutsläppen, men många föroreningar/partiklar består med fordonsmängden. Nämnas bör också att elbilar och ellastbilar är väsentligt tyngre och skapar därmed mer föroreningar/partiklar.

Miljökvalitetsnormer överskrids som ger negativa hälsoeffekter. Viktigt att tänka på är att barn är extra känsliga för detta även om luftföroreningarna är under gräns-nivån. I planförslaget bedöms dessa konsekvenser som måttliga till stora. Stor negativ konsekvens inträffar vid vistelse utmed E4/E20 där MKN för PM10 överskrids. Trafikverket utarbetar åtgärder för att minska risken för överskridande av MKN för PM10 lokalt längs E4/E20 och Masmo. Alla bostäder utmed väg 259 Tvärförbindelse Södertörn och väg E4/E20 inom planförslaget får en ökad exponering av partiklar vilket kan ge långsiktiga skador för människors hälsa. Exponeringen vid dessa bostäder är varaktig.

Inom planförslaget har cirka 0,4 kilometer gång- och cykelvägar halter över MKN för PM10 som dygnsvärde. Cirka 13 kilometer har halter över miljömålet. Sammantaget bedöms att dessa partier används ofta, har ett måttligt värde och effekten är måttlig eller stor. Samhället ska uppmuntra och gynna fysisk aktivitet, men det är uppenbart att gång- och cykelvägar inte prioriterats i projektet. Konsekvenser för människors hälsa vid planförslagets gång- och cykelvägar blir måttlig till stora negativa enligt MKN. Åtgärder kommer genomföras för att minska risken för överskridanden av MKN PM10 vid dessa gång och cykelvägar. Resultatet av detta kan ej redovisas idag.

## Luftföroreningshalter för utbyggnad alternativet (år 2045)

Miljökvalitetsnormen för PM10 riskerar att överskridas på väg 73, på E4/E20 och längs stora delar av den planerade sträckningen för Tvärförbindelse Södertörn. Vid E4/E20 riskeras överskridande upp till ca 100 meter från vägmitt och intill Masmo Tunnelns västra mynning.<sup>21</sup>

Miljömålet för PM10 uppnås inte vid ett antal befintliga byggnader inom ca 50 - 200 meter från Tvärförbindelse vägmitt samt intill Huddingevägen norr om trafikplats Solgård.<sup>22</sup>

### Luftkvalitet

I MKB:n framgår att: ”För planförslaget bedöms konsekvenserna som måttliga till stora negativa för människors hälsa. Detta avser området vid E4/E20 och Masmo. Stor negativ konsekvens inträffar vid vistelse utmed E4/E20 där MKN för PM10 överskrids. Trafikverket utarbetar åtgärder för att minska risken för överskridande av MKN för PM10 lokalt längs E4/E20. (Kontrollera detta och lägg till mer ur planförslaget. Det finns text under avsnittet Miljökvalitetsnormer också så att detta kan flyttas och tas bort.)

Trafikverket lyfter trafiksäkerheten som ett av skälen till byggandet av vägen .

**Föreningen** anser att det är orimligt att enbart lägga fokus på säkerheten då ca 7000 personer dör varje år enligt Naturvårdsverket till följd av luftföroreningar i jämförelse med ca 200 personer som dör i trafikolyckor enligt Trafikverkets beräkningar. Naturvårdsverket skriver i en rapport att förutom att människors hälsa påverkas så påverkar luftföroreningar våra ekosystem och försvårar rödlistade arters förmåga till överlevnad.

## Vatten

### Östra Mälarens vattenskyddsområde

I vägsträckans västra del går planförslaget genom Östra Mälarens vattenskyddsområde.

### Ytvattenförekomster

Planförslaget berör fem sjöar och ett vattendrag som kommer att vara recipient för vägdagvatten är utpekade som ytvattenförekomster och omfattas av miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken. Trafikverket skriver i sin miljökonsekvensbeskrivning att ”föreslagna åtgärder för hantering av vägdagvatten beräknas förorenings mängderna från planförslaget att minska till ytvatten förekomsterna Mälaren-Rödstensfjärden, Orlången, Drevviken, Övre Rudasjön och Husbyån.”

**Föreningen** har svårt att tro att detta är en korrekt värdering och önskar att Trafikverket tydligare redogör för grunden för sin bedömning.

”För ytvattenförekomster Albysjön kommer förorenings mängderna från planförslaget begränsas med föreslagna skyddsåtgärder, vilket är positivt för recipienten. När påverkan från kvarvarande delar av väg 259 (Botkyrkaleden och Glömstavägen) inkluderas i beräkningar bedöms dock den totala belastningen till Albysjön öka. För att möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna inte ska påverkas negativt kommer därför reningsåtgärder att krävas på de delar av väg 259 som kvarstår.”<sup>23</sup>

<sup>21</sup> Luftkvalitetsutredning för Tvärförbindelse Södertörn (trafikverket.se), ”Luftkvalitetsutredning för Tvärförbindelse Södertörn Spridningsberäkningar för halter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO2) år 2045”

<sup>22</sup> PM10 kan medföra negativa konsekvenser för människors hälsa Ref MKB kap 7-15 sid 193

<sup>23</sup> Miljökonsekvensutredningen, s 10

### **Grundvattenförekomster**

Planförslaget berör tre utpekade grundvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer. Grundvattenmagasin finns även i områdets lerfyllda sprickdalsgångar. Trafikverket skriver i sin miljökonsekvensbeskrivning att: "Med vidtagna skyddsåtgärder kan den kemiska statusen hos berörda grundvattenförekomster potentiellt förbättras. Negativ påverkan på möjligheten att uppnå god kemisk status uppstår därmed inte."<sup>24</sup>

**Föreningen** har svårt att tro att detta är en korrekt värdering och önskar att Trafikverket tydligare redogör för grunden för sin bedömning.

**Föreningen** ställer sig starkt kritisk till att riskerna tonas ner för att vattenkvaliteten i ytvattenförekomster och grundvatten ska försämrans.

**Föreningen** anser att vägen på ett otillåtet sätt påverkar naturmiljön genom en felaktig bedömning av påverkan på möjligheten att klara miljökvalitetsnormerna för vatten.

---

<sup>24</sup> mkb\_tvärförbindelsen\_kap1-5.pdf (trafikverket.se), Miljökonsekvensbeskrivning, Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn, s 10.



## 8. Klimatlagen

Trafikverket har upprepade gånger kritiserats för att de inte tar tillräcklig hänsyn till klimatmålen, däribland av de fyra statliga myndigheterna Konjunkturinstitutet, Naturvårdsverket, Boverket och VTI, som varit samstämmiga i sin kritik. Detta gäller i hög grad också för Trafikverkets arbete och projekt med Tvärförbindelse Södertörn, som härstammar från det gamla vägprojektet Södertörnsleden.

Enligt klimatlagen ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser senast 2045 och inrikes transporter ska minska sina utsläpp med 70% till 2030 jämfört med 2010 års utsläppsnivå.

**Föreningen** anser att vägplanen och projekt Tvärförbindelse Södertörn strider mot svensk klimatlag och klimatmål för trafiksektorn. Beslutet att anta planen behöver därför hävas. I vägplanen nämns inte klimatlagen alls. I MKB:n nämns klimatlagen men ingenstans görs en bedömning om hur Tvärförbindelsen förhåller sig till den. Enligt klimatlagen ska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter minska med 70% till 2030 jämfört med 2010 års utsläppsnivå.

För att nå klimatmålen krävs en transporteffektiv samhällsplanering och stora investeringar i kollektivtrafik och spårburen trafik. Tvärförbindelse Södertörn medför ökade koldioxidutsläpp och motverkar en transporteffektiv samhällsplanering vilket gör den till en enorm felinvestering.

Regeringen är vid sin prövning bunden vid klimatlagen. Transportsystemet behöver anpassas till klimatförändringarna med överföring av trafik från väg och flyg till transportsätt med lägre utsläpp som järnväg och sjöfart. Underlaget är mycket bristfälligt och kan inte ligga till grund för beslutet.

**Föreningen** refererar också till Naturvårdsverket som i tidigare yttranden varnar för att Tvärförbindelsen kommer att ha en negativ inverkan på klimatet. ”Den trafikprognos som utgör underlag för de samhällsekonomiska analyserna är inte förenlig med klimatmålen och det är inte möjligt med presenterat underlag att se huruvida motortrafikleden kan vara samhällsekonomisk lönsam i ett fossilfritt samhälle”.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Samrådsredogörelse, Väg 259, Tvärförbindelse Södertörn, Vägplan, 2021-01-25, sid 8.

## 9. Väglagen

Vid byggande av allmän väg behöver en vägplan upprättas. Vid prövning av ärenden enligt väglagen ska även tillämpas de allmänna hänsynsreglerna, regler om miljö kvalitetsnormer samt regler om miljökonsekvensbeskrivning i miljöbalken (se bl a 3 a, 16 – 17 §§ väglagen).

Planen ska innehålla uppgifter om skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen. Utsläpp av klimatpåverkande gaser samt kravet på val av bästa teknik (2 kap 3 §) ingår i bedömningen (se 9 kap 1 § miljöbalken) och hänsyn ska tas till nollalternativ och alternativa utformningar.

Föreningen anser att det överklagade beslutet strider mot väglagen. Föreningen bestrider att det finns ett varaktigt behov av vägen varför beslutet att fastställa vägplanen även strider mot väglagen.

## 10. Vårt alternativ till motorväg

Planprocessen har från början varit alldeles för inriktad på att bygga en ny motorväg och andra alternativ har inte utretts tillräckligt.

**Föreningen** anser att följande istället ska gälla:

- Trafiksäkra befintliga vägar för gångtrafikanter och cyklister, samt för mötande motorfordon. På vissa delar kan vägen behöva breddas med kollektivtrafikkörfält. Det borde ha gjorts för flera år sedan.
- Kollektivtrafik ska i största mån prioriteras då målet är att invånarna ska fortsätta välja hållbara transporter. Inför nya buss- och stombusslinjer, direkt busslinjer för att minska restiden, ökad turtäthet, signal prioriteringar för kollektivtrafiken, busskörfält på belastade vägar. Det är också viktigt att göra kollektivtrafiken prismässigt mer attraktiv än bilen.
- Gång- och cykel förbindelser ska vara gena, funktionella och attraktiva. I det förslag som nu presenterats har inte tillräcklig hänsyn tagits till dessa trafikslag och deras behov. **Föreningen** anser att vägplanens lösningar avseende gång- och cykel är mycket bristfälliga.
- Bygg dubbelspår till Nynäshamn och omlastningsterminaler för att kunna frakta betydligt mer gods från Norviks hamn på järnväg. Det måste finnas kapacitet för att frakta gods på järnvägen samtidigt som pendeltågstrafiken ska kunna utökas.

Föreningen bedömer att åtgärder som fokuserar på att öka framkomligheten för lastbilstrafik kommer försämra konkurrenskraften för järnväg och därför passar dåligt in i ett transporteffektivt samhälle. I stället bör större fokus läggas på att förbättra järnvägens konkurrenskraft som idag utnyttjas dåligt.

- Inför differentierade hamnavgifter och andra regleringar för att styra över gods på järnväg och regional sjöfart. Det måste vara billigare att välja det klimatsmarta transportalternativet.
- Spårväg Syd har planerats i många år och varit känd av Trafikverket, men trots detta har inte Trafikverket tagit tillräcklig hänsyn till projektet. Det gäller såväl i det tidiga skedet när man beräknar resande underlaget för Tvärförbindelse Södertörn, som nu när de båda projekten har stora behov av att samplaneras. När beräkningar gjordes av resande underlaget och beräknade tidsvinster med en motorväg, anar vi att Trafikverket medvetet valde bort att inkludera Spårväg Syd för att få gynna alternativet motorväg. Tidigt i arbetet med Spårväg Syd har det också funnits möjlighet att utreda även godstransport längs sträckningen, men även det valde Trafikverket att bortse från.
- 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.<sup>26</sup>

- Om Trafikverket, i samarbete med Stockholms Hamnar, dessutom hade satsat rejält på att föra över huvuddelen av godstrafiken från Norviks Hamn på järnväg blir Tvärförbindelsen Södertörn onödig och det enastående viktiga natur- och friluftsliv området 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.
- Genom att istället 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 befolkningskoncentrationen finns.

**Föreningen** vill påminna om att projektet Norviks hamn tillkommit efter Tvärförbindelse Södertörn. Den hamnutredning som gjordes innan beslutet om att etablera en hamn i Norvik visade att det redan fanns en tillräcklig hamnkapacitet i existerande hamnar. Det fanns en stark lobbyorganisation som arbetade för att det skulle anläggas en ny hamn i Norvik, trots att det inte var motiverat ur transport synpunkt. Nu finns hamnen i Norvik på plats, men det är viktigt att ha detta i åtanke när man värderar det arbete som gjordes i samband med åtgärdsvalsstudien och därmed sammanhängande argument.

---

<sup>26</sup> Vi instämmer i Skydda skogens överklagande.

## 11. Kritik från flera myndigheter

### Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har i flera yttranden ställt sig mycket kritisk till både Tvärförbindelse Södertörn och här citerar föreningen några av dem:

<p>2016-04-28 <i>Yttrande</i></p>	<p>Trafikverket behöver utreda och presentera projektets påverkan på trafikutvecklingen lokalt och regionalt samt hur utvecklingen förhåller sig till lokala och regionala miljömål samt vad den innebär för tillgängligheten på sikt. Fenomenet med inducerad trafik behöver beaktas. Vägsträckning och vägutformning (tunnel/ytläge) behöver studeras tillsammans med berörda aktörer för att inte omöjliggöra framtida bostadsutbyggnad i kollektivtrafiknära lägen.</p> <p>Kartläggning av ekologiska landskapssamband och naturvärdesinventering är underlag som behöver finnas innan val av lokalisering och utformning (tunnel/ytläge) görs. Kartläggning av ekosystemtjänster behöver också göras. Bedömning av kumulativa effekter behövs liksom motiveringar till val rörande lokalisering och utformning som görs löpande under planprocessen.</p>
<p>2017-01-27 <i>Yttrande</i></p>	<p>“Naturvårdsverkets ställningstagande Naturvårdsverket konstaterar att Tvärförbindelse Södertörn trots förbättringar för kollektivtrafik och cykel, främst inriktas på ökad framkomlighet för biltrafik och därmed kommer att ge bilen konkurrensfördel jämfört med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Detta motverkar omställningen till ett långsiktigt hållbart urbant transportsystem såväl som regionala och nationella mål för klimat och miljö. Naturvårdsverket efterfrågar analys av hur projektet påverkar fördelning mellan trafikslagen och hur resandeunderlag påverkas för kollektivtrafiksatsningar på Södertörn såsom Spårväg Syd.</p> <p>Den trafikprognos som utgör underlag för de samhällsekonomiska analyserna är inte förenlig med klimatmål och det är inte möjligt med presenterat underlag att se huruvida motortrafikleden kan vara samhällsekonomisk lönsam i ett fossilfritt samhälle. Trafikverket behöver redan nu genomföra känslighetsanalys på de samhällsekonomiska analyserna utifrån minskad bil- och oförändrad lastbilstrafik.</p> <p>Naturvårdsverket efterfrågar Trafikverkets bedömning av om Tvärförbindelse Södertörn är ett projekt som regeringen kan förbehålla sig rätten att tillåtlighet pröva enligt 17 kap. miljöbalken.”</p>
<p>2019-02-15 <i>Yttrande</i></p>	<p>“Det kommer inte att räcka med effektivare fordon och ökad andel förnybara drivmedel för att nå de nationella klimatmålen för transportsektorn. Biltrafik Arbetet behöver också minska. Med dagens målsättningar och kunskap om transporteffektivt 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.</p> <p>Projektets klimatpåverkan, men också många andra av trafiklederna förväntade miljöeffekter, hänger samman med trafikarbetet. Trots detta saknar samråds underlaget i stort sett redovisning avseende trafikmängder och deras fördelning på olika trafikslag. Denna brist försvårar ett konstruktivt samråd kring trafiklederna utformning i syfte att minska bland annat dess klimatpåverkande utsläpp. Samråds Underlaget kan inte anses uppfylla miljöbedömning förordningens krav. Inför framtagande av vägplanen uppmanar Naturvårdsverket Trafikverket att genomföra ett ytterligare samråd i bred krets med ett ändamålsenligt samrådsunderlag i fråga om trafik och klimatpåverkande utsläpp.</p>
<p>2019-04-11 <i>Underrättelse</i></p>	<p>“Naturvårdsverket underrättar härmed regeringen, enligt 17 kap. 5 § första stycket miljöbalken om väg 259 Tvärförbindelse Södertörn i Huddinge, Haninge och Botkyrka kommuner i Stockholms län, som enligt Naturvårdsverkets bedömning är en verksamhet som, i betraktande av de intressen som miljöbalken enligt 1 kap. 1 § ska främja, kan antas få betydande omfattning eller bli av ingripande slag.”</p>

2021-03-09	<p>“Trafikplanering inom klimatmålets ram</p> <p>Naturvårdsverket ser det som mycket problematiskt att Trafikverket gör gällande att myndigheten ser det som svårt att planera inom klimat målets ram, med hänvisning till att Trafikverket upplever regeringens politiska ambitioner på området som oklara. Detta trots att Trafikverket själva konstaterar att biltrafiken behöver minska, tillsammans med en omställning till energieffektivare fordon samt förnybar energi, för att nå klimatmålet för inrikes transporter 2030 på ett hållbart sätt.<sup>2</sup> Vi ser att det är högst angeläget att projektets påverkan på förutsättningarna att nå det nationella miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan ingår i underlaget inför beslut om planen kan fastställas.</p> <p>I remitterat underlag konstateras det att den nya motortrafikleden inte kommer 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. Naturvårdsverket har i tidigare yttranden lyft klimatfrågan och ser det som positivt att Trafikverket har tagit med trafikens klimatpåverkan i miljökonsekvensbeskrivningen. Vi delar bedömningen att projektet motverkar att Sverige når uppsatta klimatmål. Projektet inriktas främst på ökad framkomlighet för biltrafik, vilket kommer att ge bilen ökade konkurrensfördelar jämfört med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Detta kommer att leda till ett ökat trafikarbete med bil i denna del av Stockholmsregionen. Av tidigare underlag från Trafikverket har framkommit att biltrafik volymerna per dygn år 2045 beräknas att nära fördubblas på ett avsnitt av den planerade trafikleden, jämfört med om projektet inte skulle genomföras.<sup>3</sup> I andra underlag från Trafikverket har också framkommit att den kraftiga ökningen av trafikarbete med bil som Tvärförbindelse Södertörn beräknas medföra kommer att föranleda utbyggnad också av andra vägar i regionen. Av detta kan utläsas att den ökade efterfrågan på bilresor som projektet bedöms leda till får en negativ påverkan såväl på regionens samlade efterfrågan på biltrafik som på dess bidrag till att nå nationella klimatmål.”</p> <p>Not: Naturvårdsverket anför också en rad andra mycket kritiska synpunkter mot andra delar i projektet.</p>
------------	--

#### Yttrande till Trafikverkets förslag till nationell transportplan för infrastruktur 2018-2029:

”Naturvårdsverket anser att planförslaget är otillräckligt i förhållande till vad som krävs för att uppfylla det transportpolitiska hänsynsmålet, klimat ramverket, klimatlagen, miljö kvalitetsmålen och det klimatmål som riksdagen antagit för transportsektorn. Klimatmålet anger att de klimatpåverkande utsläppen ska minska med 70 procent mellan 2010 och 2030. Planen behöver utformas så att målen kan uppnås, istället för att utgå från prognoser om förväntad trafikutveckling som inte tar hänsyn till de beslutade målen. Om det inte är möjligt att arbeta om planen med denna utgångspunkt bör den åtminstone justeras i flera viktiga avseenden.

Naturvårdsverket anser att väginvesteringar som skulle bli olönsamma redan vid måttligt minskad vägtrafik bör strykas ur planen. Satsningen på stadsmiljöavtal är positiv men otillräcklig och bör förstärkas. Även satsningarna på att främja cykling behöver öka. Landskapsanpassning är viktigt och Naturvårdsverket anser att de medel som avsätts landskapsanpassade infrastruktur bör öka till det dubbla, jämfört med Trafikverkets förslag.”

**Föreningen** instämmer och hänvisar också till Naturvårdsverkets yttrande och kritiska synpunkter som framställdes 2016-04-28, 2017-01-27, 2019-02-15<sup>27</sup> och 2021-03-09.<sup>28</sup>

<sup>27</sup> 20190215--yttrande-samråd-tvärförbindelse-södertörn.pdf (naturvardsverket.se)

<sup>28</sup> Microsoft Word - pdf-1390745994361437550 (naturvardsverket.se)

## Nationell transportinfrastrukturplan

”Klimatpolitiska rådet menar därför att det föreliggande inriktning underlaget inte kan ligga till grund för ett så stort och långsiktigt beslut. Den kommande infrastrukturpropositionen kommer att styra investeringar i transportinfrastrukturen under minst halva den period som återstår till 2045, då transportsektorn ska ha uppnått noll utsläpp av växthusgaser.”

## 12. Strider mot nationella miljömål och globala målen för hållbar utveckling

Sveriges miljömål består av generationsmålet, 16 miljö kvalitetsmål samt 17 etappmål inom avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen och klimat.

Av Sveriges nationella miljömål bedöms det vara elva stycken som är särskilt relevanta för planläggningen av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn<sup>29</sup>.

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv

Av de Globala målen för hållbar utveckling (Agenda 2030)<sup>30</sup> bedöms det vara 8 av 17 stycken som är särskilt relevanta för planläggningen av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn..

Mål 3. Hälsa och välbefinnande

Mål 5. Jämställdhet

Mål 6. Rent vatten och sanitet för alla

Mål 9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur

Mål 10. Minskad ojämlikhet

Mål 11. Hållbara städer och samhällen

Mål 13. Bekämpa klimatförändringarna

Mål 15. Ekosystem och biologisk mångfald

**Föreningen** anser att vägplanen varken uppfyller kraven i Sveriges nationella miljömål, regionala eller lokala miljömål.

---

<sup>29</sup> Miljökonsekvensbeskrivningen, s 23.

<sup>30</sup> Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling - Regeringen.se



## 13. Kulturhistoria

Markanspråket för byggande av Tvärförbindelsen medför intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer, bland annat naturreservat, historisk odlingsmark knuten till säterier, historiska vägsystem och stenåldersboplatser. De kulturhistoriskt värdefulla kulturminnen och fornminnen som berörs av vägbygget behandlas endast översiktligt av vägplanen. Det behövs en tydligare redovisning av vilka värden som kommer att gå förlorade och vad som redan undersökts och tagits bort på grund av vägbygget. För Vårbys del tänker vi framförallt på kulturmiljön och kulturminnena kring Vårby Källa och Gömmarbäcken samt stenålders miljön vid Myrstuguberget.

Trafikverket planerar att ödelägga kulturhistorisk miljö och nyckelbiotoper vid Vårby Källa och Gömmarbäcken.

### Vårby källa

Kring Vårby Källa handlar det om stora och totalt förstörande ingrepp i park- och kulturmiljön. I den Naturvärdesinventering och Kulturmiljöutredning som Huddinge kommun tidigare genomfört för aktuella planprogram Vårby Udde skriver man att ”flertalet av dessa rödlistade arter och värdefulla träd kommer att gå förlorade när Trafikverket bygger ut Tvärförbindelse Södertörn”. Parkmiljön har tills nu i detaljplan varit reglerad med en n-bestämmelse (”Värdefull vegetation skall bevaras”) och två nyckelbiotoper är hotade av vägbygget.

En sådan värdefull natur-, park- och kulturmiljö måste bevaras. Kulturmiljön och parken har bakgrund ner i tidiga 1700-talets hälsobrunn och den höga kallmurade vägbanken som finns kvar i Gömmarbäckens ravin öster om nuvarande E4/E20 uppfördes vid mitten av 1800-talet - ett värdefullt väg byggnadsmonument på ”nya” riksvägen söderut från Stockholm som först anlades på 1600-talet.<sup>31</sup>

De kulturella och historiska miljöer såsom Vårby källa, Gömmarbäcken och stenålders miljöerna i Vårby bör skyddas så långt som möjligt för att bibehålla den naturhistoriska miljön välbevarad. Ska något göras med t.ex. Gömmarbäcken återskapa då ursprungs miljön så långt möjligt utan vägramper och ytterligare negativa motorvägs effekter.

---

<sup>31</sup> Fakta och underlag hämtat från Hembygdsföreningen i Huddinge.

## 14. Stockholmsregionens gröna kilar

I Stockholms län är det inte långt mellan stad och natur. De så kallade gröna kilarna ligger på 3-5 mils avstånd från regioncentrum och är oskattbara för människors välbefinnande. Kilarna är också mycket viktiga för den biologiska mångfalden och har stora kulturhistoriska värden. De gröna kilarna består av kilområden och gröna värdekärnor. Värdekärnor är områden som innehåller flera av de ovan nämnda värdena. Kil områden binder samman värdekärnor i kilen. Ett kil-område bör vara minst 500 meter brett. Svaga avsnitt är partier i kilarna där särskild hänsyn eller åtgärder krävs för att stärka kilen som sammanhängande område.

Hanvedenkilen har en viktig funktion som rekreationsskog. Här finns stora, obrutna skogsområden i kombination med friluftsgårdar, spår, leder och service. Hanveden är ett av regionens viktigaste vildmarksområden, med tysta områden och ett stort inslag av vatten i form av sjöar, mossar och vattendrag.

Enligt MKB kap 6 del 2 kommer framförallt Hanvedenkilen berörs av planförslaget, men därtill kommer även Bornsjökilen att påverkas i ett av de mest utsatta och redan svaga sambanden. Gröna kilar har stor betydelse ur ett långsiktigt ekologiskt perspektiv, som viktiga spridningsvägar för olika arter.

### **Bornsjökilen**

Bornsjökilen är en av Storstockholms gröna kilar och delas av kommunerna Södertälje, Nykvarn, Huddinge, Salem, Botkyrka och Stockholm. Redan i planeringen inför den dåvarande Södertörnsleden framkom det att projektet skulle ge negativa effekter också på Bornsjökilen. Det projekt som nu presenteras är avsevärt mycket större än det förra och barriär-effekten blir enormt stor och påverkar den del av Bornsjökilen som redan i dagsläget är ett känt svagt samband, och därmed ytterligt känsligt. I höjd med det utpekade området med särskilt svagt samband finns också Gömmarens naturreservat. Redan i översiktsplanen anges också att det gröna sambandet mellan Hanveden- och Bornsjökilen behöver förstärkas, så att det är av stor vikt att det tydligt framgår hur detta har beaktat och hur förslaget förhåller sig till RUFSS i denna fråga.

**Föreningen** anser att vägen i sin utformning, också med närhet Gömmarens naturreservat är förkastlig, och ger enormt negativa effekter i grönstrukturen och ger upphov till negativa effekter som drabbar de båda gröna kilarna. Föreningen anser inte att det räcker med föreslagna kompensationsåtgärder och vi uppfattar det endast som åtgärder som Trafikverket planerar för att få igenom projektet som helhet. Åtgärderna kommer tyvärr inte på något sätt att bidra till att stärka några samband jämfört med situationen idag.

## 15. Jämlikhet

### **Bilen ges konkurrensfördelar**

Projektet Tvärförbindelse Södertörn är främst inriktat på ökad framkomlighet för biltrafik vilket ger bilen en ökad konkurrensfördel jämfört med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Naturvårdsverket framförde liknande kritik redan tidigt i projektet<sup>32</sup>, men Trafikverket har inte hörsammat detta.

När bilen ges konkurrensfördelar innebär det att låginkomsttagare, kvinnor med utländsk bakgrund och arbetslösa som reser mer med kollektivtrafik, cyklar, eller tar sig till fots missgynnas. Resvaneundersökningen i den sociala konsekvensbeskrivningen visar också att män och kvinnor har olika resvanor då kvinnor och yngre reser mer med kollektivtrafik än män.

**Föreningen** instämmer i Naturvårdsverkets kritik och tycker att det är extra anmärkningsvärt att biltrafiken ges konkurrensfördelar i en storstadsregion med redan väl utbyggd kollektivtrafik. Här finns ett stort resandeunderlag och möjlighet att bygga ut och förbättra befintlig kollektivtrafik, och få stora samhällsvinster jämfört med att investera i en olönsam väg.

**Föreningen** ställer sig mycket kritisk till att projektet inte har uppdaterats i förhållande till klimatmål och klimatlag, och fortsatt bygger in samhället i ett kritiskt bilberoende.

### **Utglesad stadsbebyggelse**

Tvärförbindelse Södertörn främjar en utglesad stadsbebyggelse med ökad transportefterfrågan och klimat- och miljöpåverkan.

### **Social hållbarhet**

Hållbarhet har flera viktiga dimensioner varav social hållbarhet är en av dem. För att exemplifiera hur samhällsplaneringen ska ta hänsyn till social hållbarhet refererar vi bland annat till Agenda 2030 och miljömålet God bebyggd miljö, samt hur regeringen har preciserat detta.

- Städer och tätorter samt sambandet mellan tätorter och landsbygd är planerade utifrån ett sammanhållet och hållbart perspektiv på sociala, ekonomiska samt miljö- och hälsorelaterade frågor.
- Den bebyggda miljön utgår från och stöder människans behov, ger skönhetsupplevelser och trevnad samt har ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur.
- Människor utsätts inte för skadliga luftföroreningar, kemiska ämnen, ljudnivåer och radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker

Hur Tvärförbindelse Södertörn ger upphov till flera allvarliga negativa effekter i sin form av en barriär nämns också i den sociala konsekvensbeskrivningen:

“I det lokala perspektivet påverkar Tvärförbindelse Södertörn människors rörelsefrihet genom barriäreffekter. Barriären utgörs framförallt av den ökade trafikens negativa effekter med ökade bullerstörningar, samt visuell störning och minskad tillgänglighet till lokala målpunkter. Dock kommer barriäreffekter att begränsas genom att ett flertal nya passager anläggs och befintliga passager bibehålls eller förbättras. Vidare innebär markanspråk och ökade trafikflöden störningar i människors vardagsmiljö. Resultatet visar att Tvärförbindelse Södertörn leder till stora negativa konsekvenser där trafikplatserna lokaliseras i tätbebyggda områden. I de tätbebyggda områdena finns en hög genomströmning av människor som tar sig till målpunkter i vardagen. Närområdet

---

<sup>32</sup> Underrättelse till regeringen enligt 17 kap. 5 § första stycket miljöbalken (naturvardsverket.se)

används i hög utsträckning för exempelvis rekreation eller socialt umgänge. I de tätbebyggda områdena finns skolor och förskolor, vilket innebär att skolvägar och områden som nyttjas av förskolebarn riskerar att påverkas. I många av de tätbebyggda områdena är de socioekonomiska förutsättningarna begränsade. Sociala konsekvenser bedöms som mer omfattande om exempelvis rörelsefriheten mellan ett resurssvagt och resursstarkt område försämras.”<sup>33</sup>

**Föreningen** anser att Tvärförbindelse Södertörn med all tydlighet för all framtid motverkar och förhindrar att uppnå social hållbarhet. I projektets sociala konsekvensbeskrivning menar Trafikverket att “Utformningen av Tvärförbindelse Södertörn tar hänsyn till de sociala mål som tagits fram på global, nationell, regional och lokal nivå.”<sup>34</sup> Föreningen anser inte att detta är korrekt och överensstämmande och djupt kritisk.

Den irreversibelt förändrade landskapsbilden kommer innebära att de estetiskt tilltalande miljöerna, tysta områden, lättillgängliga naturområden och andra rekreativa värden som är viktiga för människors välbefinnande försvinner.

#### *Barnperspektivet*

I ett nationellt perspektiv kan Huddinge kommuns arbete och strävan att leda in vägen direkt i flera av vägens målpunkter skilja sig från många andra kommuners och regioners arbete med transportinfrastruktur. Större motorleder brukar planeras så att de tar form av “ringleder” och liknande. Tvärförbindelse Södertörn leds in i och i nära anslutning till flera tätbebyggda områden, vilket kan tyckas förvånande. Föreningen anser självklart att storskaliga motorvägsprojekt oavsett om de leds runt eller in i tätbebyggda områden är förkastliga, men när projektet i sin nuvarande form leds in i flera tätbebyggda områden uppstår flera allvarliga konsekvenser för människors hälsa och särskilt också barn.

“Barn utgör den största gruppen brukare av utemiljöer i nära anslutning till hemmet. Att vistas i utemiljöer utgör en viktig del av barns utveckling. Barns lek begränsas inte till lekplatser, lek sker även på andra platser såsom på gator och torg, i skogsdungar eller längs skolvägar. I den fysiska miljön påverkas barn av trafikstörningar, buller och luftföroreningar, vilket påverkar hälsa och inlärningsförmåga.”<sup>35</sup>

Barn och oskyddade trafikanter har länge varit en utsatt grupp i första hand längs dagens Glömsta Väg och den situationen är djupt beklaglig. Trots detta är det ytterligt få trafiksäkerhetshöjande åtgärder som genomförts under åren och Huddinge kommun har skjutit upp många åtgärder i avvaktan på att Trafikverket skulle komma i längre i projektet Tvärförbindelse Södertörn (och innan dess Södertörnsleden). Nu när projekt Tvärförbindelse Södertörn presenteras finns det visserligen gång- och cykelvägar också, men de allvarliga negativa effekterna som kommer av att en stor motorväg planeras och som ger stora barriäreffekter och sämre luftkvalitet tonas ner och tas inte på allvar.

Viktigt att tänka på är att barn är extra känsliga för detta även om luftföroreningarna är under gränsnivåer. Barn promenerar, cyklar och åker kollektivt i sin vardagsmiljö i sitt närområde, och deras rörelsefrihet kommer att begränsas av motorvägen.

“I de tätbebyggda områdena finns skolor och förskolor, vilket innebär att skolvägar och områden som nyttjas av förskolebarn riskerar att påverkas.

---

<sup>33</sup> Social konsekvensbeskrivning (SKB), Tvärförbindelse Södertörn, Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län. Vägplan - Val av lokaliseringalternativ, 2016-10-14, Projektnummer: 145326

<sup>34</sup> Social konsekvensbeskrivning (SKB), Tvärförbindelse Södertörn, Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län. Vägplan - Val av lokaliseringalternativ, 2016-10-14, Projektnummer: 145326, s 12.

<sup>35</sup> Social konsekvensbeskrivning (SKB), Tvärförbindelse Södertörn, Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län. Vägplan - Val av lokaliseringalternativ, 2016-10-14, Projektnummer: 145326.

Barnkonventionen<sup>36</sup> innehåller fyra grundläggande principer som alltid ska beaktas när det handlar om frågor som berör barn:

- Alla barn har samma rättigheter och lika värde
- Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som berör barn
- Alla barn har rätt till liv och utveckling
- Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad

### **Barriärer**

Den planerade vägen kommer att utgöra en kraftig barriär för människor, men också för djur och växter. I flera dokument tonar Trafikverket ner detta faktum, men i miljökonsekvensbeskrivningen finns det en formulering som ganska tydligt ger en bild av projektets barriäreffekt:

“Motortrafikleden kommer att vara stängslad, ha en högre hastighet och ökad trafik jämfört med befintlig väg 259 vilket kommer göra det svårare för djur att ta sig över vägen. Detta begränsar tillgången på resurser och i förlängningen överlevnadschanserna för olika arter som idag rör sig över befintlig väg 259.”<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> Barnkonventionen - UNICEF Sverige

<sup>37</sup> Miljökonsekvensbeskrivning, Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn, s 64.

## 16. Inducerad trafik och prognoser

### Inducerad trafik

När en ny kapacitetsstark väg byggs kan det innebära att ny trafik genereras på grund av den nya vägen. Den nya trafiken omfattar alltså inte bara omflyttning av trafik från andra vägar till den nya vägen, utan den totala trafiken kan öka. Detta kallas för inducerad trafik.<sup>38</sup>

Vägprojektets utgångspunkt är att biltrafiken kommer att öka med 1% per år under överskådlig tid. Detta antas gälla oavsett om vägen byggs eller inte. Effekten av ”inducerad trafik” påstås vara försumbar.

Den framskrivning som gjorts i projekthandlingarna för Tvärförbindelse Södertörn är orimlig och metodmässigt undermålig. Den utgår från nu beslutande förutsättningar, styrmedel och planer för infrastrukturen som innebär bl.a. att varken höjda skatter på fossila drivmedel eller storskaliga satsningar på kollektivtrafik, vilket är nödvändigt för att nå klimatmålen, beaktas. Samtidigt förutsätts en snabbt växande elektrifiering av bilparken inklusive storskalig utbyggnad av laddpunkter, vilket sannolikt inte är möjligt utan ytterligare politiska beslut. Elbilar är tyngre orsakar större mängd slitagepartiklar

Investeringskostnaden uppskattas till ”cirka” 18 mdr (prisnivå 2021-02) en ökning med 20% jämfört med vad som angavs i SEB 211123 (prisnivå 2019-06).<sup>2</sup> Ett fullgott beslutsunderlag borde innehålla ett alternativ där motsvarande belopp satsas på utbyggnad av andra trafikslag (kollektivtrafik, cykel, järnväg) och åtgärder enligt steg 1-3. Någon sådan bedömning finns inte i beslutsunderlaget. Tvärtom har Trafikverket försvårat arbetet med att snabbt få Spårväg Syd på plats genom att inte samordna denna vägplan med plan för spårvägens dragning trots att de är planerade att gå i stort sett parallellt från Flemingsberg till Kungens kurva. Detta har även kritiserats från Stockholmsregionen. Utifrån såväl ett trängsel- som klimatperspektiv hade det tvärtom varit rimligt att ge spårvägen bästa möjliga förutsättningar.

### *Projektet beskrivs som samhällsekonomiskt lönsamt*

Bedömningen bygger i huvudsak på de tidsvinster som görs för biltransporter med den nya vägen. Förutsättningen är att biltrafiken växer oberoende av om det byggs vägar eller inte, vilket är orimligt. Tidsvinsterna för bilisterna växer med biltrafiken och det är tidsvinsterna som står för merparten av ”intäkterna” i den samhällsekonomiska lönsamhetskalkylen. Med en medveten satsning på alternativa färd sätt för att begränsa biltrafiken till dagens nivå blir vägen samhällsekonomiskt olönsam. Vägbygget förutsätter således att biltransporterna fortsätter att öka enligt historiska mönster. Men att bara lägga linjalen på den historiska utvecklingskurvan framstår av flera skäl (klimat, miljö, trängsel) som en mycket dålig grund för beslut om investeringar i infrastruktur som påverkar utvecklingen under mycket lång tid framöver.

---

<sup>38</sup> Miljökonsekvensbeskrivningen, s 46.

## 17. Vad har Huddinge kommun gjort sedan 2014?

Efter att det gamla projektet Södertörnsleden lades ner, slöts det ett avtal mellan Trafikverket och Huddinge kommun om statlig finansiering av trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs projektets ungefärliga sträckning. Enligt våra uppgifter överenskom de båda parterna om att Trafikverket i ett första steg skulle finansiera åtgärder huvudsakligen längs Glömstavägen, till en kostnad om 20 mkr. Enligt uppgifter på Huddinge kommuns hemsida har följande åtgärder genomförts, vi har dock inte kunna finna vad dessa har kostat. När projekten på detta sätt omnämns i text låter de större än vad de i själva verket är, och sammantaget är det väldigt lite pengar som har investerats i transportinfrastrukturen i syfte att underlätta för kollektivtrafiken och att skydda gång- och cykeltrafikanter.

Kommunen och Trafikverket har ett ansvar att genomföra dessa åtgärder i god tid, och kan inte låta skjuta upp dem i avvaktan på det nya projektet. Huddinge kommun har i lång följd av år låtit skjuta upp trafiksäkerhetshöjande åtgärder i väntan på Tvärförbindelse Södertörn, vilket måste ses som djupt olyckligt och har säkert lett till många onödiga och farliga trafikincidenter.

### Genomförda åtgärder

#### Glömstavägen

- Fler körfält Glömstavägen/Katrinebergsvägen (genom trafiksignalanläggningar).
- Trafiksignal i korsningen Glömstavägen/Gustav Adolfsvägen.
- Räcke utmed trottoar från övergångsstället vid Katrinebergsvägen till Elbevägen (cirka 500 meter).
- Ny körfältsindelning vid infarten till Myrstugevägen
- Storängsleden
- Busskörfält mellan Mariedalsvägen upp till busshållplatsen innan korsningen med Kommunalvägen.
- Ytterligare vänstersvängfält vid avfarten från väg 226 till Storängsleden.

Det har länge diskuterats om att komplettera en/flera korsningar med trafikljus, däribland mellan Mariedalsvägen/Storängsleden och på Glömstavägen. En sådan åtgärd skulle med all sannolikhet underlätta för trafiken i rusningstid och även verka trafiksäkerhetshöjande. Föreningen riktar skarp kritik mot att varken kommunen eller Trafikverket tagit itu med flera av de till synes enklare åtgärder som sannolikt skulle ha kunnat förhindra många incidenter och olyckor och även bidra till en jämnare trafikström.

## 18. Gång- och cykelvägar nedprioriterade

Längs hela tvärförbindelse sträckning, mellan E4/E20 och Jordbro, planeras en sammanhängande gång- och cykelväg genom upprustning av befintliga och anläggande av nya gång- och cykelvägar.

Gång- och cykelstråket planeras tillsammans med berörda kommuner. Delar av stråket kommer planeras och projekteras av kommunen och dessa delar ingår inte i planförslaget för vägplanen. Planförslagets gång- och cykelväg kommer till stor del att följa väg 259 Tvärförbindelse Södertörn. Lokaliseringen har gjorts med hänsyn till kommunala planer, viktiga målpunkter samt med hänsyn till att begränsa intrång och påverkan på känsliga natur och kulturmiljöer.<sup>39</sup>

Patrik Kronqvist Journalist på Expressen skrev 2018 en krönika med titeln *Ursäktat Trafikverket, är det här ett skämt?* med skarp kritik mot hur Trafikverket planerade gång- och cykelvägarna i projekt Tvärförbindelse Södertörn. Det blev ett uppmärksammat inlägg som också väckte fler aktiva cyklisters intresse, och tack vare denna genomlysning blev det uppenbart att Trafikverkets projekt i första hand bygger på gena vägar för bilister, medan andra trafikslag nedprioriteras. Vilket helt strider med hur en modern trafikplanering ska se ut, samt att det också blir tydligt att Trafikverket redan i åtgärdsvalsstudien siktade in sig på att realisera steg 4 och att bygga en helt ny väg, och att verket egentligen aldrig på allvar planerat för funktionella cykelvägar:

“Trafikverket har självt slagit fast att trafikplanering ur ett klimatperspektiv i första hand bör inriktas på att förbättra tillgängligheten för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter. Ändå kan den gång- och cykelväg som verket har ritat upp invid Tvärförbindelse Södertörn inte beskrivas som annat än usel.

Medan bilvägen är rak och gen, ser cykelvägen – med sina många hårnålskurvor och serpentin lösningar – närmast ut att vara ritad av någon som varit berusad. Där bilisterna får en tunnel för flera miljarder extra får cyklister en tio minuter lång omväg. På flera platser kommer gång- och cykelvägen rentav att få sämre standard än den hade före miljardsatsningen.”

**Föreningen** är skarpt kritisk mot att Trafikverket nedprioriterar gång- och cykeltrafiken, och att det sker i strid mot det uppdrag som Trafikverket har. Gång- och cykelvägarna har planerats om i ett sent skede, men då var de smarta och gena lösningarna för cykel redan för sent att göra. Föreningen ser detta som ett ytterligare bevis på att åtgärdsvalsstudien inte genomfördes korrekt, och att hela projektet bör göras om från grunden.

---

<sup>39</sup> Miljöbeskrivningen, s 60.



## 19. Detaljplan för Solgård, buller och tvångsinlösen av fastigheter

För att Trafikverket ska kunna genomföra projekt Tvärförbindelse Södertörn förbereder Huddinge kommun en ny detaljplan i området kring Solgård. Den nya detaljplanen behöver bland annat hantera buller vid flertalet bostäder. Den gällande detaljplanen (Detaljplan för trafikplats Södertörnsleden / Huddingevägen, diarienummer 2001/122.317, Dp 9-R-6), som gäller för stora delar av planområdet, har dock sin genomförandetid kvar. Detaljplanen vann laga kraft 2009-03-26 och har 15 års genomförandetid.<sup>40</sup>

Det har genomförts en bullerutredning för detaljplan Solgård i anslutning till Tvärförbindelse Södertörn.<sup>41</sup>: "Beräkningarna visar att 29 bostadsbyggnader i utredningsområdet i Solgård beräknas få trafikbullernivåer vid fasad som överskrider 55 dBA ekvivalent och/eller 70 dBA maximal ljudnivå från statlig infrastruktur vid prognos året med utbyggd Tvärförbindelse Södertörn. Av dessa ligger 12 av byggnaderna väster om Huddingevägen och 17 i den östra delen. Drygt 1/3 av bostadsbyggnaderna har ljudnivåer vid fasad som överskrider både 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå."

Detta har resulterat i att kommunen förbereder inlösen av flera privatbostäder eftersom de får, i enlighet med trafikbullerförordningen (Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader 2015:216), för höga bullervärden. Området inom vilket bostadsbebyggelse blir olämpligt på grund av det föreslås regleras med användningsbestämmelse Natur. Syftet med detaljplanen är även att ändra eller upphäva andra gällande detaljplaner i området som inte stämmer överens med vägplanen.<sup>42</sup>

De fastighetsägare som bedöms bli särskilt berörda på grund av att fastigheterna inte bedöms lämpliga som bostadsändamål och därför planläggs som allmän platsmark Natur är Mercurius 10, Mercurius 11, Mercurius 12, Mars 3 och Mars 4. Även hela fastigheten Katoden 4, som idag reglerar återvinningscentral, får hel sin fastighet planlagd med antingen allmän plats eller att gällande detaljplan upphävs.

Att detaljplanen lägger ut sex fastigheter som allmän plats Natur avviker från gällande översiktsplan 2030. Översiktsplanen anger att marken ska vara övrig tätort. Det finns inget som indikerar att det ska bli ny naturmark eller att det finns ett utredningsbehov. Utläggande av sex bostadsfastigheter som allmän plats Natur tycks inte ha något stöd i översiktsplanen.

Det är tydligt att kommunen agerar på Trafikverkets initiativ för att möjliggöra en ny detaljplan och i samband med detta ska tillse att fastigheterna kan rivas. Det har för ändamålet upprättats ett avtal mellan Trafikverket och Huddinge kommun.<sup>43</sup> Det framgår att Trafikverket har varit den drivande parten och ställt villkor för Huddinge kommun, som innebär att Trafikverket ska förhandsgodkända kommunens dispositioner i och utanför domstol. Kommunen har därmed bundit upp sin offentlighetsrättsliga myndighetsutövning, vilket är i strid med PBL och regeringsformen.

Kommunen svarar för förvaltningen efter förvärv/inlösen av respektive fastighet. I detta ingår att Kommunen har rätt till alla intäkter från uthyrning och svarar för alla kostnader för förvaltningen av Fastigheterna. Kommunen avgör frågor om kvarboende, rivning och förvaltningsåtgärder. Trafikverkets skäl att ingå detta avtal är att säkerställa att Fastigheterna av bullerskäl inte används för boende. Kommunen förbinder sig därför att tillse att Fastigheterna inte används för boende senast från och med den dag då Tvärförbindelse Södertörn öppnas för trafik förbi Solgård.<sup>44</sup>

<sup>40</sup> Barn- och utbildningsförvaltningen 2 (5) Datum Diarienummer 2021-03-03

<sup>41</sup> Bullerutredning för detaljplan Solgård i anslutning till Tvärförbindelse Södertörn, Huddinge kommun, 2021-02-17

<sup>42</sup> Huddinge kommun, kommunstyrelsens förvaltning, 2022-02-25

<sup>43</sup> Köpeavtal mellan Trafikverket och Huddinge kommun 2020-09-25 med en bilaga om åtagande avseende förvärv av Solgårdsfastigheterna.

<sup>44</sup> Avtalet mellan Trafikverket och Huddinge kommun, sid 3, §7 Förvaltning av Fastigheterna efter förvärv/inlösen

## **Inlösen av fastigheter**

I dagsläget finns det ingen gällande vägplan och det innebär att Trafikverket endast i undantagsfall kan lösa in fastigheter och då ska det ske på fastighetsägarens initiativ.

Nedan ses ett avsnitt i bullerutredningen:

“Gränsvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad enligt detaljplan Dp 9-R-6 kan inte uppfyllas med tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga vägnära bullerskyddsskärmar för bostadsbyggnaderna på sex fastigheter inom den särskilda detaljplanen. Kommunen avser att göra en ny detaljplan för området där riktvärde enligt förordning 2015:216 [14] ska gälla. Det innebär att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad.

Vid fyra av de sex bostadsbyggnaderna överskrider riktvärdet vid fasad även enligt förordningen. Dessa fastigheter kommer att erbjudas förvärv. Vid de övriga två bostadsbyggnaderna kan riktvärde vid fasad enligt förordningen innehållas. Om byggrätten för dessa två tas bort i detaljplaneändringen kommer fastigheterna att erbjudas förvärv. Om byggrätten kvarstår efter detaljplaneändringen så kommer en av byggnaderna att erbjudas fastighetsnära åtgärder inom vägplanen. Vid den andra byggnaden behövs inga fastighetsnära bullerskyddsåtgärder då riktvärde inomhus och vid uteplats innehålls enligt prop. 96/97:53.”<sup>45</sup>

**Föreningen** anser att den lag om buller som det hänvisas till används på ett felaktigt sätt, och inte ska användas för befintlig byggnation. Vidare anför vi att vägområdet ska ta hand om sitt eget buller och att de förberedelser som nu sker, där kommunen ska tvingas riva upp detaljplaner utanför vägområdet för att lösa problemet med buller, är felaktig.

**Föreningen** har kännedom att Trafikverket var och knackade dörr i området redan 2020 i ett försök att lösa problemet genom att i mindre trevlig ton försöka förmå villaägarna i området att flytta och ta emot förslaget om inlösen.

---

<sup>45</sup> Rapport Bullerutredning Hela sträckan VÄGPLAN 2020-12-11 0N142002.doc, [0N142002.doc \(trafikverket.se\)](#)

## 20. Kritik av Trafikverkets bristande hantering

### **Svårigheter att se helheten i projektet**

Ifråga om upphävande av tidigare detaljplaner har vi tidigare också yttrat oss till Huddinge kommun. Vi har också då framfört att arbetet och förberedelserna inför Trafikverkets vägplan bör avbrytas. En av flera punkter, också gällande de formella och administrativa förfaranden, vi har framfört kritik mot är att det i arbetet med upphävande av detaljplaner och förberedande av nya detaljplaner varit alltför svårt att se helheten av projektet. Detta har drabbat alla aktörer, och framför allt också den demokratiska processen och minskat allmänhetens insyn. I vårt yttrande över "Upphävande av del av stadsplan för Haga VII Botkyrkavägen – Glömstavägen del 1 och 2 inom kommundel Vårby" uttryckte vi detta i form av:

Beslutet om upphävandet av denna detaljplan borde vara avhängigt anslutande detaljplaner som också ska upphävas/ändras för genomförandet av Tvärförbindelse Södertörn. Detta material saknas i detta underlag. Det bör rimligen finnas en möjlighet att se och bedöma helheten av projektet, och att dokumenten är länkade till varandra för ökad förståelse. Dessa synpunkter innefattar även till stor del även kommande ärenden och vägbygget som helhet."

Huddinge kommun har då svarat att: "För förståelse för helheten för Tvärförbindelse Södertörn hänvisas det till Trafikverkets vägplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning." Vi är kritiska till att både Huddinge kommun och Trafikverket inte tar den demokratiska processen på större allvar, och det är tydligt av arbetssättet och svaret från Huddinge kommun att det inte finns någon vilja eller ambitioner att öka insyn och delaktighet. Bristande kommunikation från Trafikverkets sida har karaktäriserat hela projektet, med tidig början i arbetet med åtgärdsvalsstudien. Och detta senare yttrande vi refererar till är från 2022, och visar tydligt att det aldrig har funnits någon verklig vilja att ta tillvara allmänhetens synpunkter.

### **FASTSTÄLLELSEBESLUT**

Dokumentet Fastställelsebeslut i sin helhet saknas på Trafikverkets hemsida och är därmed inte tillgängligt för allmänheten att på ett enkelt sätt få ta del av. Berörda som redan har överklagat eller yttrat sig tidigare i processen har fått sig detta tillsänt per post (till vissa delar), men övriga verkar inte ha kunnat ta del av dokumentet utan att särskilt kontakta Trafikverket och be att få ta del av dokumentet.

Föreningen har tagit del av den sändlista som Trafikverket uppger sig ha använt för att delge beslutet, men vi vet med säkerhet att en eller flera av dessa inte har nåtts av utskick vare sig i skriftlig form eller via mail. Hur säkert är Trafikverkets hantering i denna del? Vi önskar få det tydligare redogjort för oss, eftersom det vi hittills har erfårit inte tycks överensstämma med den verkliga hanteringen.

De inkomna synpunkterna och Trafikverkets svar, som ses i Fastställelsebeslutet saknar struktur och tycks bara vara uppräddade meningar. Vi som föreningen noterar exempelvis att vårt eget yttrande omnämns så kort och summariskt så att det kan uppfattas som i det närmaste helt intetsägande. Det är förbluffande att det får gå till på det sättet. Våra yttranden har varit flera sidor långa och högst genomarbetade, och vi har framfört en rad olika kritiska synpunkter, exemplifierat och konkretiserat dem.

**Föreningen** anser att Trafikverket försvårar för allmänheten att ta del av information om fastställelsebeslutet och därmed också begränsar insynen i processen. Trafikverket verkar inte ha en

vilja att förmedla information. Trafikverket brister i sin kommunikation och föreningen är kritisk mot att verket inte är digitala i den omfattning som en statlig myndighet förväntas vara.

### **BRISTER I INFORMATION OM HUR MAN ÖVERKLAGAR**

För att överklaga fastställandebeslutet har Trafikverket endast uppgett en postadress och två telefonnummer, men ingen mailadress. Efter påpekande om detta informerar Trafikverket om att det finns möjlighet att skicka in överklagan via mail, men det är inte tydligt kommunicerat till allmänheten och försvårar möjligheten till kontakt. På Trafikverkets hemsida är det också svårt att hitta hur överklagandeförfarandet går till.

**Föreningen** anser att Trafikverket har iscensatt en högst undermålig process för att sakägare och allmänheten ska kunna överklaga beslutet. Avsikten kan inte uppfattas på annat sätt än att Trafikverket vill minimera antalet överklaganden.

För Naturskyddsföreningen Huddinge

Jessica Eklund  
Ordförande  
jessica.natur@gmail.com

Magnus Berglund  
Styrelseledamot  
magnus.berglund@live.com

Marica Lindblad  
Suppleant  
marica.lindblad@gmail.com

Birgitta Andersson  
Styrelseledamot  
huddingekrets@gmail.com

Naturskyddsföreningen Huddinge  
c/o Jessica Eklund  
Össjövägen 7  
141 91 Huddinge  
naturskyddsforeningenhuddinge@gmail.com