



Wisén, Åsa  
Tel: 010-698 1109  
asa.wisen@naturvardsverket.se

YTTRANDE  
2016-04-28 Ärendenr:  
NV-03101-16

Trafikverket Ärendemottagningen  
diariet.stockholm@trafikverket.se

### **Yttrande gällande samråd om anläggning av väg 259, Tvärförbindelse Södertörn i Huddinge, Botkyrka och Haninge kommun, Stockholms län**

Naturvårdsverket har fått samrådshandling 2016-04-11 *Val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn* på remiss. I samrådsinbjudan anges att Trafikverket under hösten 2016 planerar att hålla samråd kring en mer fullständig samrådshandling inför val av lokaliseringsalternativ. Naturvårdsverket önskar få möjlighet att delta i det planerade samrådet.

I detta skede finns det enbart ett mycket översiktligt samrådsunderlag tillgängligt. Naturvårdsverket avgränsar därför sitt yttrande till några övergripande synpunkter gällande det pågående planerings- och utredningsarbetet.

#### **Naturvårdsverkets synpunkter**

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.

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.

## Skäl

### *Tvärförbindelse Södertörns betydelse för trafikutvecklingen*

Transportsystemet och mobilitet är en av de största utmaningarna för att skapa ett hållbart samhälle. Utvecklingen går idag åt fel håll. Enligt Trafikverkets basprognos 2015 kommer biltransportarbetet att öka med 25 % till år 2030 och godstransporter på väg ökar med 47 % i tonkilometer nationellt. För att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 behöver verkligheten utvecklas tvärtemot prognosen. Då krävs en minskning av personbilstrafiken med 10-20 % samt att lastbilstrafiken inte ökar alls fram till 2030. Det kommer inte att räcka med effektivare fordon och ökad andel förnybara drivmedel. Behovet av mobilitet och transporter behöver också minska.

Samtidigt leder utbyggd kapacitet i väginfrastrukturen, enligt omfattande forskning, till inducerad trafik på kort och lång sikt. På kort sikt genom omfördelning av rutt och tidpunkt för bilresor. På lång sikt genom val av destinationer längre bort för arbets- och inköpsresor etc., val av bostad på längre avstånd från arbetsplats och andra målpunkter, överflyttning av resor till bil från alternativa färd sätt, samt inte minst genom de signaler om färdmedelsval som investeringar ger till resenärer och transportköpare. 10 % minskad restid ökar trafikarbetet med mellan 3 % och upp till hela 110 % på lång sikt.<sup>1</sup>

Med bakgrund av detta anser Naturvårdsverket att Trafikverket behöver utreda och presentera vilken påverkan Tvärförbindelse Södertörn kommer att ha på trafikutvecklingen lokalt och regionalt. Vidare behöver Trafikverket tydliggöra hur denna utveckling förhåller sig till lokala och regionala miljömål samt vad den innebär för tillgängligheten på sikt.

### *Samhällsplanering för minskat behov av mobilitet och transporter*

Området där Tvärförbindelse Södertörn planeras är delvis ett expansivt område med långsiktiga planer bland annat för ökat bostadsbyggande. Den fysiska planeringen av infrastruktur, bostäder och service med mera spelar en central roll i skapandet av hållbara städer med minskade behov av mobilitet och transporter. I arbetet med Tvärförbindelse Södertörn behöver möjligheterna att bygga bostäder i anslutning till befintlig och framtida kollektivtrafik (såsom Spårväg Syd) värnas. Vägsträckning och vägutformning (tunnel/ytläge) behöver studeras tillsammans med berörda kommuner och Stockholms läns landsting för att inte omöjliggöra framtida bostadsutbyggnad i kollektivtrafiknära lägen.

---

<sup>1</sup> Att hantera inducerad efterfrågan på trafik, 2009, Lena Smidfelt Rosqvist, Trivector Traffic Anders Hagson, Chalmers samt information på Trafikverkets webb om utvecklingsprojektet Vägar och klimat – inducerad trafik och dess konsekvenser

### *Ekologiska landskapssamband*

Naturvårdsverket förutsätter att Trafikverkets Riktlinje Landskap tillämpas i planerings- och utredningsarbetet. Riktlinjen som gäller från 1 mars 2016 poängterar vikten av tillgång på kunskapsunderlag avseende landskapets funktioner och värden.

I länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (2015-07-02) för Tvärförbindelse Södertörn skriver länsstyrelsen att en heltäckande kartläggning av de ekologiska landskapssambanden skulle behöva göras inom utredningsområdet. Naturvårdsverket anser att en sådan kartläggning tillsammans med naturvärdesinventering är underlag som behöver finnas innan val av alternativa sträckningar och utformning (till exempel tunnel/ytläge) görs.

I samrådsmaterialets kartor synes Trafikverket enbart ha redovisat den regionala grönstrukturens gröna kilar (RUFSS 2010). Den regionala grönstrukturens så kallade värdekärnor visas inte i kartorna, vilket gör redovisningen av den regionala grönstrukturen missvisande. Vi anser vidare att svaga samband i grönstrukturen särskilt behöver identifieras och beaktas.

### *Kartläggning av ekosystemtjänster*

Inom utredningsområdet finns höga tätortsnära natur-, frilufts- och kulturvärden, varav en del områden är formellt skyddade. Naturvårdsverket har noterat och håller med om länsstyrelsens bedömning<sup>2</sup> att det finns behov av kartläggning av ekosystemtjänster inom utredningsområdet. Ett första steg i denna kartläggning är att synliggöra vilka produkter och tjänster som ekosystemen idag levererar. I ett andra steg kan en värdering göras av ekosystemtjänsterna. Att värdera ekosystemtjänster ger underlag som synliggör tjänsternas betydelse och värde. Naturvårdsverket har tagit fram publikationen *Guide för värdering av ekosystemtjänster*<sup>3</sup> som vägledning inom området.

### *Kumulativa effekter*

I samrådsunderlaget nämns exempel på pågående kommunal planering och angränsande projekt. Naturvårdsverket vill poängtera att det är väsentligt att effekter av Tvärförbindelse Södertörn bedöms tillsammans med andra pågående och planerade projekt som påverkar och kommer att påverka värdena inom utredningsområdet.

### *Motivering och dokumentation av alternativval*

Den sammanhållna planeringsprocessen som infördes i och med ändringarna i väglagen den 1 januari 2013 ställer höga krav på Trafikverket när det gäller att utreda och dokumentera de val som löpande görs under planprocessen. Naturvårdsverket vill framhålla vikten av att det i den kommande samrådshandlingen tydligt framgår vilka ställningstaganden avseende val av lokalisering och utformning som redan tagits under vägplaneprocessen och att dessa val ska vara tydligt motiverade. I samrådsmaterialet noterar Naturvårdsverket till exempel redan nu ställningstaganden rörande hastighet och vägstandard samt grova förslag till sträckor med tunnel/ytläge respektive bortval

<sup>2</sup> Beslut om betydande miljöpåverkan, 2015-07-02

<sup>3</sup> Rapport 66 90, augusti 2015

av alternativa korridorer. Detta är sådana alternativval som Naturvårdsverket anser behöver motiveras.

---

Beslut om detta yttrande har fattats av sektionschef EvaLinda Sederholm.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit handläggaren Åsa Wisén, föredragande och miljöjuristen Camilla Lindholm.

För Naturvårdsverket

EvaLinda Sederholm

Åsa Wisén

Kopia till:  
Länsstyrelsen i Stockholms län