



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

YTTRANDE
2021-03-09

Nelson, Ida
Tel: 010-698 14 86
ida.nelson@naturvardsverket.se

Ärendenummer
NV-03101-16

Trafikverket
med e-post
investeringsprojekt@trafikverket.se

Yttrande Kungörande och granskning av vägplan för anläggning av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn (TRV 2017/27)

Sammanfattning

Naturvårdsverket har beretts tillfälle till yttrande om Kungörande och granskning av vägplan för anläggning av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn i Huddinge, Haninge och Botkyrka kommuner, Stockholms län.

Naturvårdsverkets ställningstagande

Naturvårdsverket har avlämnat yttrande i ärendet vid ett flertal tillfällen tidigare i processen¹. I huvudsak hänvisar vi till synpunkter framförda i tidigare yttrande, men väljer nedan att återkomma till och lyfta fram några synpunkter och utveckla dessa utifrån remitterat underlag.

Trafikplanering inom klimatmålets ram

Naturvårdsverket ser det som mycket problematiskt att Trafikverket gör gällande att myndigheten ser det som svårt att planera inom klimatmålets 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.² 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.

I remitterat underlag konstateras det att den nya motortrafikleden inte kommer kunna bidra till att uppfylla det nationella miljö kvalitetsmålet *Begränsad*

¹ Yttrande gällande Samråd för anläggande av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn i Huddinge, Botkyrka och Haninge kommun, Stockholms län (TRV 2015/71169) daterade 2017-01-27 samt 2019-02-15 (NV-03101-16)

² Samrådsredogörelse Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn, Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län Vägplan, 2021-01-25. Trafikverket i kommentar till Naturvårdsverkets yttrande i Samråd vid utformning av planförslaget under perioden 2018-07-01- 2021-01-25

klimatpåverkan. Planförslaget motverkar även det nationella målet om att Sverige ska vara klimat neutralt 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 biltrafikvolymerna per dygn år 2045 beräknas att nära fyrdubblas på ett avsnitt av den planerade trafikleden, jämfört med om projektet inte skulle genomföras³. 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.

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att ett av syftena med projektet är att underlätta för nyetableringar av bostäder och verksamheter. Naturvårdsverket anser att projektet i dess nuvarande utformning är oförenlig med en hållbar stadsutveckling. Detta eftersom projektet kommer att motverka en transporteffektiv hållbar bebyggelseutveckling, det vill säga: en tät, funktionsblandad bebyggelsestruktur, uppbyggd omkring kapacitetsstark, snabb kollektivtrafik och där framkomlighet, gena sträckningar och korta restider för gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras framför bilens. Projektets utformning främjar i stället en utveckling med områden av bebyggelse i utglesade enklaver vid avfarter från trafikleden. Av illustrationerna i miljökonsekvensbeskrivningen framgår att projektet kommer att innebära mycket stora intrång inte bara i naturmiljön utan också i befintlig samt i potentiell stadsmiljö, och ge denna karaktären av motorvägslandskap med perifera bostadsområden och externa etableringar. Naturvårdsverket konstaterar att en sådan stadsutveckling enligt forskningen inte är miljömässigt hållbar då den leder till ökat bilberoende och ökat trafikarbete med bil, och anser att den är otidsenlig utifrån det solida forskningsläget avseende vad som kännetecknar en miljömässigt hållbar stadsutveckling.

Naturvårdsverket anser att projektet behöver omformas så att det bidrar till en hållbar stadsutveckling som inte leder till ökat bilberoende utan tvärtom bidrar till ett minskat bilberoende. Naturvårdsverket önskar här påminna om ställningstagandet i den myndighetsgemensamma strategin för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (SOFT)⁴: att en minskning av trafikarbetet med de energiintensiva trafikslagen bil och lastbil, utgör en förutsättning för att klara transportsektorns klimatmål, och att denna minskning främst behöver ske i och kring städer och tätorter. Detsamma gäller för att klara miljö kvalitetsmålet Frisk luft liksom de flesta av de nationella miljö kvalitetsmålen.

³ V259 Tvärförbindelse Södertörn TSK01 Framtagande av Vägplan PM ekologiska samband.

⁴ Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Framtagen av Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen inom ramen för Energimyndighetens regeringsuppdrag. Energimyndigheten ER 2017:07.

Intrång i natur- och friluftslivsvärden

Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver den negativa effekter som planen har på områden som är skyddade som naturreservat eller utpekade som riksintresse enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Generellt handlar det om värdefulla områden ur natur- och friluftsperspektiv. Enligt EU kommissionens förslag till vägledning i EU:s nya strategi för Biologisk mångfald 2030⁵ bör områden runt skyddade områden och Natura 2000-områden snarare få stärkt grön infrastruktur än ökad fragmentisering. Längs sträckan finns flera friluftsområden där tystnad kan vara en viktig kvalitet för det rörliga friluftslivet. Tysta områden finns idag i begränsad utsträckning, inte minst nära tätbefolkade områden. Bevarande av områden som används för rekreation som inte är påverkade av trafikbuller anser Naturvårdsverket vara av stor vikt.

Omfattningen av intrången och de negativa effekterna som utredd vägsträckning ger upphov till beror på valet av vägstandard med ökad kapacitet på vägen och ökade hastigheter. Naturvårdsverket har i tidigare yttranden framhållit att det är rimligt att alternativ som innebär att olika vägstandarder, kapacitet och hastigheter utreds för att vägen ska kunna anpassas för minskade luftföroreningar, buller och intrång i natur- och friluftslivsvärden samt att minska klimatpåverkan från vägen. Vi noterar att den typen av alternativ inte utretts för att ytterligare hindra skada och intrång.

Ändring av praxis rörande artskydd

Praxis för hantering av artskydd har ändrats samband med EU domstolen den 4 mars 2021 kom med sitt slutliga förhandsavgörande i mål C-473/19 och C-474/19, på begäran av mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt. Domen innebär att artskyddet för alla fridlysta arter i bilaga 1 till artskyddsförordningen (AF) ska gälla även på individnivå i förbudet 4:1 och 4:3 i AF. Det är klarlagt att det inte krävs en påverkan på bevarandestatus för att förbudet i 4:4 AF ska gälla. Domen kommer att påverka hur artskyddsfrågor hanteras vid olika typer av intrång och exploatering av naturmark och kan således komma att påverka hanteringen inom ramen för föreliggande projekt.

Miljökvalitetsnormer och hälsa

Trafikverket presenterar sina riktvärden för buller enligt sina egna riktlinjer TDOK 2014:1021. För bostadsområden med låg bakgrunds nivå anges ekvivalent nivå på 45 dBA vid fasad. För övriga bostäder anges riktvärdet 55 dBA vid fasad.

Området som berörs innefattar både bostäder som i dagsläget har nivåer runt eller över 55 dBA ekvivalent nivå vid fasad som områden där bostäder har nivåer under 45 dBA ekvivalent nivå vid fasad. Vid bedömning om åtgärder är det bara riktvärdet 55 dBA som är aktuellt i bullerutredningen vilket innebär att de som har låg bakgrunds nivå kan få kraftig höjning av bullernivån vid sin fastighet. En höjning från 45 dBA med 5-7 dBA är märkbar och det saknas motivering varför man inte tar hänsyn till områden med låg bakgrunds nivå i åtgärdsförslagen. Exempelvis Gladö kvarn-området som i nollalternativet har nivåer under 40-45 dBA men som enligt beräkningarna får kraftiga höjningar.

⁵ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/actions-being-taken-eu/eu-biodiversity-strategy-2030_sv#documents

Det beräkningsprogram man har valt att använda har dock stor osäkerhet på dessa avstånd. Enligt egna uppgifter är osäkerheten ca 5 dBA vid 200 meter från vägen. För att bättre kunna bedöma åtgärdsbehov kan en noggrannare beräkning över känsliga områden behöva göras.

I samrådsunderlaget ”Luftkvalitetsutredning för Tvärförbindelse Södertörn (SLB 10:2019) anges att det finns risk för att delar av befintligt och planerat gång- och cykelstråk inte klarar miljökvalitetsnormerna för PM10. Enligt luftkvalitetsförordningens (2010:477) definition gäller miljökvalitetsnormerna för utomhusluft överallt med undantag för arbetsplatser samt vägtunnlar och tunnlar för spårbunden trafik. Det innebär att miljökvalitetsnormer ska följas även på områden som gång- och cykelstråk i anslutning till Tvärförbindelsen.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

För Naturvårdsverket

Christian Haglund

Enhetschef

Ida Nelson

Handläggare

Kopia till:
Länsstyrelsen Stockholm