



Naturskyddsföreningen
Stockholms län



Naturskyddsföreningen
Nynäshamn

2021-03-10

Trafikverket, Ärendemottagningen

Box 810, 781 28 Borlänge

investeringsprojekt@trafikverket.se

Yttrande över granskningsförslag av vägplan för anläggning av väg 259, TRV 2017/27, Tvärförbindelse Södertörn

Förslag till beslut

Som svar på granskningshandling för anläggande av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn överlämnas här ett gemensamt svar från Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Naturskyddsföreningen Huddinge och Naturskyddsföreningen i Nynäshamn (nedan kallade föreningarna).

Föreningarna avstyrker vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn och motiverar detta i följande yttrande.

Föreningarna har fått möjlighet att yttra sig till den 10 mars 2021.

Beskrivning av ärendet

Trafikverket har upprättat ett förslag till vägplan för anläggning av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn i Huddinge, Haninge och Botkyrka kommuner, Stockholms län. Vägplanen omfattar väg 259 från Vårby backe i Huddinge kommun till trafikplats Jordbro i Haninge kommun, samt E4/E20 från Vårby backe i Huddinge kommun till trafikplats Fittja i Botkyrka kommun. Planen omfattar vägsträckan, inklusive en gång- och cykelväg. Tvärförbindelse Södertörn föreslås planeras med åtta trafikplatser och tre tunnlar.

Motivering till föreningarnas yttrande

I föreningarnas förslag till beslut att avstyrka vägplanen lyfts följande huvudsakliga synpunkter fram:

Projektet Tvärförbindelse Södertörn strider mot:

- nationella och lokala miljömål
- Sveriges åtaganden på klimatområdet samt
- riksintresse för friluftsliv.

Alternativa förslag till motorvägen

Planprocessen har från början varit inriktad på att bygga en ny motorväg och andra alternativ har inte utretts tillräckligt. Föreningarna 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 många år sedan.
- Kollektivtrafik ska i största mån prioriteras då målet är att invånarna ska fortsätta välja hållbara transporter. Inför nya buss- och stombusslinjer, direktbusslinjer för att minska restiden, ökad turtäthet, signalprioriteringar för kollektivtrafiken, busskörfält på belastade vägar. Det är också viktigt att göra kollektivtrafiken prismässigt mer attraktiv än bilen.
- Gång- och cykelförbindelser ska vara gena, funktionella och attraktiva. I det förslag som nu presenterats har inte tillräcklig hänsyn tagits till dessa trafikslag och deras behov.
- Trafikverket ska utreda möjligheten till spårutbyggnad för både person- och godstransporter. Vi anser det felaktigt att Trafikverket redan i åtgärdsvalsstudien valde bort att utreda fler spårförbindelser. Ett sådant exempel är en ny järnväg i tvärled, som bedömdes som intressant, men valdes bort på grund av att den ansågs falla utanför den tidshorisont som valdes för åtgärdsvalsstudien.¹
- 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.

¹ "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 outredd 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." Sidan 80, Rapport Åtgärdsvalsstudie – Tvärförbindelse Södertörn, Stockholms län, Publikationsnummer: 2014:078, 2014, Trafikverket.

- 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.

Föreningarnas kritik mot vägplanen

Projektets formulerade syfte och mål

Föreningarna anser att syfte och målformuleringar är felformulerade redan i åtgärdsvalsstudien. Projektets ändamål och målformuleringar behöver ses över och anpassas till miljömålen och nu gällande klimatlagstiftning.

I rapporten “Åtgärdsvalsstudie - Tvärförbindelse Södertörn” (ÅVS)² 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.”

Föreningarna menar att den formuleringen inte säger något om att en väg måste byggas.

Ändamålet borde formuleras t.ex. som “att tillgängligheten ska förbättras med fossilfria transporter i samklang med Sveriges åtaganden enligt klimatkonventionen”

Kritik mot snäv åtgärdsvalsstudie

Vid åtgärdsvalsstudier är det viktigt att mål och syfte formuleras på ett sätt som inte bara möjliggör en typ av lösning. Detta framhålls bl.a. i EU:s direktiv om miljöbedömningar. Detta för att miljöbedömningsprocessen 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, har man förvanskat miljöbedömningsprocessen.

²Sidan 12, Rapport Åtgärdsvalsstudie – Tvärförbindelse Södertörn, Stockholms län, Publikationsnummer: 2014:078, 2014, Trafikverket.

Ändamål, funktionsmål och hänsynsmål

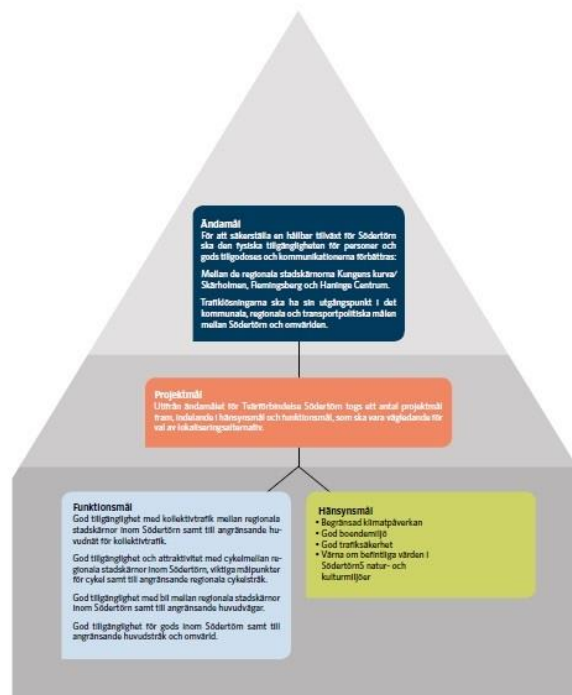
I vägplanen har ändamålet formulerats på följande sätt:

- En förbättrad väg för motorfordon och cykel som ger förutsättningar för säkra, effektiva och hållbara resor och transporter över Södertörn från E4/E20 till riksväg 73 via Flemingsberg.
- Kapacitetsförstärkning av E4/E20 mellan Vårby och Fittja till följd av öppnandet av Förbifart Stockholm.

Genom att formulera sig på ovanstående sätt, att det är en ny väg med högre kapacitet som ska byggas, har man omöjliggjort en seriös alternativgenerering i miljöbedömningsprocessen.

Istället för att uttrycka att kapaciteten för vägtrafiken ska öka borde det finnas formuleringar om att projektet ska bidra till ett transportsnålt samhälle där klimat- och miljömålen uppfylls. Ökad vägkapacitet är direkt kontraproduktivt gentemot klimat- och miljömålen.

I åtgärdsvalsstudien formuleras projektmålen som funktionsmål och hänsynsmål. Vi ser här hur konflikterna blir tydliga mellan de olika mål som har getts Trafikverket och de miljö- och klimatmål som gäller nationellt. Nedan ses Trafikverkets egen figur.



Trafikverkets 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.

Genom att redan här lyfta god tillgänglighet med bil har man gjort klart att en ny väg behövs. Funktionsmålen behöver förtydligas med att projektets mål att sambanden mellan de regionala stadskärnorna ska stärkas och förutsättningar för regional utveckling förbättras inte får ske med fossildrivna färdmedel. Vi bygger annars in en teknisk skuld i infrastrukturen som vi inte kommer ha råd att åtgärda innan vi ska vara fossilfria 2050. Vilka slags fordon som kommer att använda en väg regleras förvisso inte i en vägplan men om klimatmålen ska kunna nås bör det ändå föras ett resonemang om vilken slags fordonsflotta som ska använda vägen och vilka styrmedel som är tänkbara för att styra i rätt riktning.

Hänsynsmål

Hänsynsmålen är formulerade som följer:

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

Det kan tyckas 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 belyser det nedan för hänsynsmålen Begränsad klimatpåverkan och Värna om befintliga värden i Södertörns natur- och kulturmiljöer.

Begränsad klimatpåverkan

Hänsynsmålet Begränsad klimatpåverkan gäller bara vid byggande, underhåll och drift av vägen. Inte själva användningen av vägen. Det innebär att alla de fordon och de utsläpp som trafiken kommer att generera inte har räknats in.

Natur- och kulturmiljöer

Att värna befintliga värden i Södertörns natur- och kulturmiljöer låter bra men vad betyder det egentligen? Projektet innebär negativ påverkan på naturvärden och kulturmiljöer enligt MKB:n. Hur stora förluster av värden kan man ge upphov till och samtidigt säga sig ”värna” naturvärden? Föreningarna menar att projektet inte

Kapacitetsbrist i vägnätet ska inte åtgärdas – inducerad trafikökning

I MKB:n jämförs utbyggnadsalternativet med ett nollalternativ, vilket är korrekt.

Föreningarna ifrågasätter dock realismen i nollalternativet. Beräkningarna visar på en ökning av trafiken med Tvärförbindelsen utbyggd, men skillnaden mot nollalternativet är inte särskilt stor. Vi menar att den inducerade trafikökningen underskattas och trafikökningen i nollalternativet överskattas: Trafikforskning visar tydligt att om kapaciteten på vägnätet byggs ut ökar trafiken. Ett av syftena med Tvärförbindelsen är ju just att öka kapaciteten i vägnätet. Även i planhandlingarna nämns att inducerad trafikökning blir ett resultat av att Tvärförbindelsen byggs.

I Trafikverkets rapport ”Trängselskatt med Östlig förbindelse, Underlag till Sverigeförhandlingen, Version 23 september 2015”, står att:

”Befolkningen i Stockholms län har vuxit snabbt de senaste åren och förväntas fortsätta öka i en hög takt. Trots befolkningstillväxten bedöms biltrafiken i Stockholm ha varit oförändrad de senaste åren.” Vidare att ”Varför trafiken inte har ökat är inte klarlagt. Sannolikt finns det flera olika underliggande trender och olika förklaringar i skilda delar av landet. I Stockholmsregionen spelar sannolikt den bristande kapaciteten i trafiknätet en stor roll.”

Här framgår det tydligt att kapacitetsbristen i vägnätet motverkar att trafiken ökar. När kapacitetsbristen ”åtgärdas” med Tvärförbindelsen kan trafiken öka i enlighet med prognoserna. Prognoserna blir en självuppfyllande profetia. En planering i samklang med klimatlagen och miljömålen kan inte ha som mål att öka kapaciteten i vägnätet.

Projektets egna funktionsmål att göra det lättare för personbilstrafik innebär att bygga för en inducerad trafikökning. Forskningen visar att det efter viss tid kommer att fyllas på med nyskapad personbilstrafik vilket gör att köer och trängsel på vägnätet uppstår igen. Eftersom att öka kapaciteten på vägnätet inte fungerar som metod att få trafiken att flyta bättre menar vi att funktionsmålet inte uppfylls. Egentligen är det så att personbilstrafiken underlättas genom att satsa på kollektivtrafik, trafikeffektiv samhällsplanering och olika styrmedel för att minska trafiken. Då kan man underlätta för den trafik som verkligen behövs (fokus på mobilitet).

Tvärförbindelsen platsar inte i ett transporteffektivt framtida samhälle

I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) förs ett resonemang om Tvärförbindelsen i ett transporteffektivt framtida samhälle. Där sägs att det är väsentligt att begränsa vägtrafikarbetet för att skynda på omställningen till ett klimatneutralt transportsystem. Vi instämmer helt i detta och menar att hela idén med Tvärförbindelse Södertörn strider mot den tanken.

Sedan sägs att: ”Osäkerheten avseende hur omställningen ska genomföras på sikt är stor liksom vilka kostnaderna för vägtransporter och efterfrågan på vägtransporter kommer att vara runt prognosåret 2045.” Just denna osäkerhet borde rimligen innebära att stora och dyra motorvägsprojekt läggs på is tills vidare och enligt vår uppfattning borde de avbrytas permanent. Eftersom dessa motorvägsprojekt gynnar vägtrafik och driver upp transportarbetet går de i motsatt riktning mot ett transporteffektivt samhälle.

I MKB:n säger man vidare att: ”För att bedöma tvärförbindelsens roll i ett fossilfritt samhälle är det viktigt att pröva dess nytta både i scenarios med fortsatt tillväxt av biltrafik och i scenarios där trafik tillväxten har stannat av eller till och med har minskat.”

Sedan säger man att i ett scenario där Sverige uppnår klimatmålen år 2045 (ett transporteffektivt scenario) kommer inte lika många resor behövas som basprognosen nu utgår ifrån. Det är det som vi i miljörörelsen hävdar i många år, ska klimatmålen nås måste vi planera för minskade trafikmängder. Trafikverket menar att ”Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn kommer år 2045 fortfarande spela en central roll för transportererna på Södertörn” även i detta scenario. Detta för att vägen ändå används av den trafik som ändå finns. Det är en självklarhet att vägen kommer användas om den finns, men att bygga överdimensionerade motorvägar för att det ändå alltid kommer rulla några slags fordon på vägen är inte förenligt med att nå klimatmål eller mål om transporteffektivt samhälle.

Vad som enligt MKB:n motiverar Tvärförbindelse Södertörn i den nu föreslagna utformningen är att även i det transporteffektiva scenariot kommer ställas höga krav på trafiksäkerhet vilket befintlig väg 259 inte har förutsättningar att uppfylla i dagsläget. Det sistnämnda kan vi hålla med om men det är fullt möjligt att bygga om vägen och göra den mer trafiksäker utan att bygga en helt ny motorväg. Det är just sådana alternativa lösningar som skulle ha utretts noggrant och seriöst redan i åtgärdsvalsstudien.

Det är uppenbart att Trafikverket anser det motiverat att bygga en ny 4-6 filig motorväg oavsett scenarios och hur trafiken utvecklas. Föreningarna menar att Trafikverket måste planera utifrån klimat- och miljömålen istället för att planera utifrån prognoser som alltid säger att trafiken alltid kommer att öka.

Men bara den osäkerhet om hur omställningen ska genomföras som påtalas i MKB:n borde vara tillräckligt för att inte fortsätta planera stora stadsmotorvägar.

Miljökonsekvensbeskrivningen saknar alternativlösningar

Som vi nämnt tidigare ska ett projekts målformuleringar och syfte inte vara så snävt formulerade att bara en lösning är möjlig.

MKB:n redovisar inte alternativa lösningar vad gäller teknik, storlek, omfattning mm (detta ska ske enligt Miljöbedömningsförordningen). I Vägplanbeskrivningen refereras till Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) från 2014, men denna är bristfällig och inaktuell på flera punkter:

- ÅVS:en bygger på trafikprognos 2014. Denna reviderades 2016 och då bedömdes trafikmängderna bli mindre pga minskat bilinnehav.
- Sedan 2014 har tekniken utvecklats på många sätt, vilket gör trafikprognoserna än mer inaktuella. Sedan dess har utvecklats och ökat:
 - Användning av elcyklar, vilket starkt ökar räckvidden för cykelpendling. Detta finns inte med i ÅVS.
 - Tillgången till hyrbilar i närheten av bostäder och arbetsplatser, vilket minskar behovet av privatägd bil.
 - Möjligheten att arbeta hemma. Covid-pandemin har ökat hemarbetet avsevärt och det lär fortsätta

- Teknikutvecklingen lär fortsätta med smart teknik för reseplanering och delningstjänster som ökar möjligheten till att samåka, samordna transporter och inköp med mera.
- Parisavtalet har trätt i kraft. Klimatutsläppen har inte minskat vilket medför att den kvarvarande mängden koldioxid som kan släppas ut för att nå klimatmålet minskat radikalt.

Ingenstans i ÅVS:en anges att det ska vara en motorväg med ett visst specificerat antal körfält. I ÅVS:en skrivs att utformning och olika lokalisering av förbindelsen ska studeras i kommande skeden.

Tvärförbindelsen ska enligt planförslaget utformas som en mötesfri motortrafikled med två körfält i vardera riktningen mellan trafikplats Gömmaren och trafikplats Flottsbro samt mellan trafikplats Kästa och trafikplats Solgård får vägen ett tillkommande körfält (additionskörfält). Detta innebär tre körfält i vardera riktningen på dessa sträckor.

Det saknas i såväl samråds- som granskningshandlingar redovisning av hur val av utformning och vägstandard har gjorts. Lokaliseringen och läge för trafikplatser har utretts men utredningar har inte redovisats avseende teknik, storlek och omfattning.

Det finns ett antal möjliga alternativ till en 4- och 6-fältig motorväg. Vägen kan ha en lägre standard, en varierad standard t.ex. 2+1-väg på en del och vara fyrfältig på en del, den kan kombineras med åtgärder på befintliga vägar som väg 259 tillsammans med väg 257, 271 och 225, kombineras bättre med övriga åtgärder för kollektivtrafik som utreds i ÅVS mm. Dessa måste utredas med hänsyn till miljöeffekter.

Med tanke på hur teknik mm har utvecklats sedan 2014, samt den mer akuta klimatsituationen, är det än mer angeläget att fördjupa utredningarna av alternativ till en 4-6-fältig motorväg.

Tvärförbindelse Södertörn inte förenlig med klimatmålen och klimatlagen

Tvärförbindelse Södertörn står i konflikt med klimatmålen och klimatlagen. 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.

Det som många kallar vår tids ödesfråga, klimatfrågan, har märkligt nog inte ens ett eget kapitel i vägplanen.

I vägplanen framgår att: ”Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn bidrar inte till att minska en negativ klimatpåverkan, eftersom ökade trafikflöden och byggandet av vägen ger ökade klimatutsläpp. Utformningen med nya gång och cykelbanor och förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik möjliggör dock ett mer hållbart resande med mindre utsläpp.”

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

Enligt vägplanen uppfylls projektmålet Begränsad klimatpåverkan. Föreningarna bestrider detta, eftersom användningen av vägen inte ingår i projektmålet. Det är endast klimatpåverkan av byggande, drift och underhåll av väganläggningen som är inkluderad. I Trafikverkets hänsynsmål Begränsad klimatpåverkan borde även klimatpåverkan från vägens användning ingå.

I MKB:n står att: ”Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn sett som en enskild företeelse bidrar inte till att uppfylla klimatmålen. Den trafikökning som tvärförbindelsen medför är dock inte av den storleksordning att den hindrar arbetet med att uppnå klimatmålet år 2045.” Detta är ett märkligt påstående. Vilken storleksordning på utsläppen behövs för att hindra att klimatmålen uppnås? Eftersom utsläppen ökar, vilket medges i vägplanen och MKB:n, motverkas klimatmålen oavsett storleksordning på utsläppen. Både vägplanen och MKB:n är full av liknande formuleringar som tonar ned den negativa påverkan av Tvärförbindelsen.

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. Föreningarna menar att Tvärförbindelsen uppenbart strider mot klimatlagen.

Exploatering av värdefull natur

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

Föreningarna anser att projektet misslyckats med att uppnå projektets egna hänsynsmål om intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer. *Föreningarnas* 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.

Hänsynsmålet avseende natur och kulturmiljöer är formulerat så att ”Intrång i värdefulla natur och kulturmiljöer ska minimeras.” Trots att planförslaget innebär exploatering av 56 hektar naturvärdesklassade biotoper, varav 13 hektar sker i biotoper med höga eller högsta naturvärdesklass och 30 ha naturmark i de olika naturreservaten bedömer Trafikverket målet som delvis uppfyllt. *Föreningarna* anser inte att detta är en korrekt bedömning.

Enligt MKB:n innebär planförslaget måttliga negativa konsekvenser för naturmiljön och biologisk mångfald. Det hävdas också att trafikdödligheten minskar för de flesta arter och att barriäreffekten bedöms minska jämfört med idag. Detta genom de kompensationsåtgärder som föreslås, bl.a. ekodukter. Att förstärka den gröna infrastrukturen genom t.ex. ekodukter är mycket viktigt och det finns ett stort behov att sådana åtgärder. Ofta är sådana åtgärder kopplade till nya infrastrukturprojekt. *Föreningarna* 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.

I MKB:n står det att ”För planförslaget som helhet bedöms konsekvenserna för grön infrastruktur därmed som måttliga negativa.” Här är MKB:n inte konsekvent, barriäreffekten bedöms minska men den gröna infrastrukturen påverkas negativt.

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. Frågan är om ekodukter och faunapassager kan kompensera för detta?

I MKB:n sägs också att ”Men trots hänsyn i vägens lokalisering och att långa sträckor dras i tunnel är storleken på intrång så omfattande att betydande ytor livsmiljöer försvinner. Ytterligare livsmiljöer kommer förlora sitt värde för många arter på grund av störning från höga trafikvolymmer.”

En viktig aspekt som nämns i MKB:n är den utökade störningszonen i Tvärförbindelsens närområde. Den ”ökar betydligt jämfört med nuläget” enligt MKB:n och den ytan kommer att användas i betydligt lägre utsträckning av fåglar och däggdjur.

Luftkvalitet – miljö kvalitetsnormer för partiklar överskrids

I MKB:n framgår att: ”För planförslaget bedöms konsekvenser 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.

Vidare att: 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. Konsekvensen för människors hälsa vid planförslagets gång- och cykelvägar blir måttlig till stora negativa.”

Trafikverket menar att ”Trots anpassningar och skyddsåtgärder kommer människor på vissa platser att få en negativ påverkan av buller och luft vilket medför att målet delvis uppfylls.” Tanken är att man på andra platser har fått det bättre avseende luft och buller men hur kan man säga att målet delvis uppnås när man snarare flyttar runt problemen?

Att miljö kvalitetsnormer för partiklar överskrids längs med en del av cykelbanorna är mycket allvarligt. Det ska enligt MKB:n ”åtgärdas” men preciseras inte exakt hur. Det nämns att man kan ha anpassade hastigheter på vägen utifrån partikelhalterna.

Föreningarna önskar ett förtydligande kring hur det kommer att fungera i praktiken och noterar att siffror avseende påverkan på luftkvalitet eller utsläpp av växthusgaser vid full användning saknas i materialet.

Buller - boendemiljö

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 planförslagets vägar får del av sänkta trafikbullernivåer.”

Vidare att ”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.”

Samt att: ”I en del bostadsområden medför planförslaget större trafikbullerökningar och riktvärden överskrids. Det resulterar i stora negativa konsekvenser i delar av Kästa och södra Solgård där trafikbullernivåerna ökar och fler bostadsbyggnader får trafikbullernivåer över 55 dBA.

Föreningarna menar att projektets egna hänsynsmål avseende god boendemiljö inte uppnås: ”För att skapa en god boendemiljö ska vägen utformas så att negativ påverkan av buller, luftföroreningar och barriärer begränsas”.

Påverkan av buller ska begränsas men att flytta runt bullerproblemen är inte att begränsa påverkan.

Vi vill också uppmärksamma att flera av skyddsåtgärderna handlar om åtgärder vid fasad vilket sänker bullernivåerna inomhus men utemiljön får ändå ökade bullernivåer.

Påverkan på riksintresse friluftsliv och barriäreffekter

I den samlade bedömningen vad gäller tvärförbindelsens konsekvenser för friluftslivet bedöms att de blir måttligt negativa. Detta grundar sig på en sammanvägning där konsekvenserna för tillgänglighet och funktionella samband bedöms bli positiva. Detta eftersom fem nya förbindelser tillkommer och de befintliga behålls. De nya förbindelserna tillför emellertid inga kvaliteter till friluftsområdet. Tre av dem är passager som sker genom hårt trafikerade trafikplatser, med omvägar, övergångsställen och stora nivåskillnader. Dessa platser är helt dominerade av biltrafiken, mycket bullerstörda och har en skala som inte är anpassad efter för promenader eller fritidscyklade. Gång- och cykelvägar i gult i illustrationerna nedan.



Trafikplats Gladö



Trafikplats Lissma

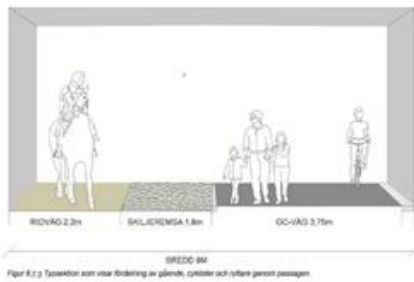


Trafikplats Rudan

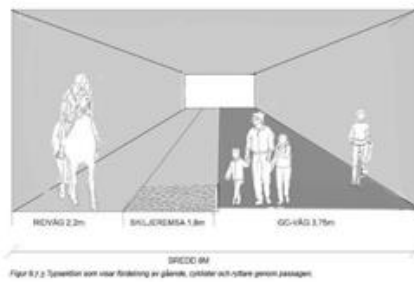
En annan av de nya passagera, den längst i väster nära tunnelmynningen, är bara ett övergångsställe. En passage i öster är en bro. Även denna är bullerstörd och har långa ramper med stora nivåskillnader som de gående/cyklade måste passera.

De flesta av de befintliga förbindelserna som ersätts får en försämrad funktionalitet eftersom passagen under eller över vägen blir längre på grund av att vägbredden mer än fördubblas. Passagera blir också mer bullerstörda. Vid trafikplats Gladö illustreras i Gestaltungsprogrammet gång-, cykel- och ridtunneln med en enkel sektion, vilket ger

intrycket av en ljus och kort tunnel. Tunneln görs bredare, men den ökade längde på tunneln gör att tunneln blir ännu mörkare och mer otrygg än tidigare.



Figur 8.1.2 Tunneln som visar förändring av gående, cyklist och rittare genom passagen.

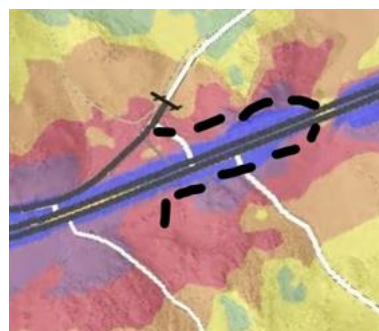


Figur 8.1.3 Tunneln som visar förändring av gående, cyklist och rittare genom passagen.

Illustration i Gestaltungsprogrammet

Illustration där tunneln syns i hela sin längd

Passagen där Huddingeleden passerar vägen flyttas ca 200 m österut. Detta medför än ca 400 m längre sträcka att gå, i tvärförbindelsens omedelbara närhet, där bullernivåerna är mycket högre än i 0-alternativet. Detta medför en stor försämring för vandrarna längs leden.



Den flyttade passagen för Huddingeleden Den förlängda leden går genom område med >65dBA

Övriga passager som ersätts blir sämre genom att de blir längre och mer bullerstörda. Den enda passage som blir något bättre är den som illustreras i Gestaltungsprogrammet, nära trafikplats Rudan, där passagen för Sörmlandsleden under vägen som ersätter en plåttunnel. Men även denna blir mer bullerstörd än i 0-alternativet. Sammantaget medför de ersatta befintliga och de nya passagera inte att funktionaliteten förbättras.

I MKB-n nämns ofta att landskapet mellan Gladö och Jordbro redan är stört av väg 259. Men skillnaden mellan befintlig och planerad väg är inte en gradskillnad, utan en total förändring av upplevelsen. Dagens väg hindrar inte sikten tvärs vägen och på avstånd är det landskapet som dominerar, inte vägen. Tvärförbindelsen däremot är dubbelt så bred fördubblade bredden, får ökad trafik, trafikplatser som bildar stora väglandskap, har belysning och på många ställen bullerplank och blir därmed en kraftig visuell barriär. Den är mycket storskalig och ett främmande element i kulturlandskapet och kommer att dominera över landskapet i leden närhet, vilket påverkar karaktären på landskapet över stora områden, särskilt i dalgångarna.

Till detta ska läggas den psykologiska barriär som leden blir. Det är visserligen inte lämpligt att passera nuvarande väg gående, men det är möjligt. Den nya tvärförbindelsen är i princip en absolut barriär för såväl människor som djur, förutom de passager som finns.

Detta bidrar till en ökad fragmenteringen av friluftsområdet. Sammantaget bör bedömningen bli att tvärförbindelsen medför mycket stora negativa konsekvenser för riksintresset för friluftsliv.

Bilderna i planhandlingarna visar en mängd broar och människor som promenerar under broarna. Det är ingen miljö som är attraktiv att vistas i med kraftig biltrafik på många massiva broar som skuggar marken, bullrig miljö och avgaser.

Anslutningen av nya motorvägen i Jordbro medför en alldeles för stor barriäreffekt vilket påverkar gröna kilen (Hanvedenkilen) negativt och inga kompensationsåtgärder finns avseende detta. Även naturområdet i Slätmosse drabbas hårt under byggtiden.

Gång- och cykelbanor dåligt planerade

Trafikverket hävdar att funktionsmålet avseende att göra cykeln mer attraktiv uppnås. Föreningarna menar att detta är felaktigt. Att cykla bredvid en fyrfilig motorväg med buller, avgaser och partiklar från vägbanan kan inte ses som attraktivt av cyklister eller gångtrafikanter.

De föreslagna cykel- och gångbanorna är dessutom dåligt planerade och innebär långa omvägar.

Ett exempel på det är gång- och cykelbanorna i anslutning till trafikplats Flottsbro där det genaste alternativet, att dra gång- och cykelbanan på den norra sidan av vägen, har valts bort för att det anses komplicerat och ger höga kostnader. Föreningarna menar att det tydligt visar att gång- och cykel inte är prioriterat i detta projekt.

Problemet är att det inte går att planera cykel- och gångbanor på ett bra sätt i samband med en stor motorvägsutbyggnad. Trafikverket försöker pressa in cykel- och gångbanor i ett försök att ge sken av att projektet gynnar alla olika trafikantgrupper men det är helt enkelt inte möjligt, man måste välja, och föreningarna menar att cykel- och gångtrafik, liksom kollektivtrafik är det som måste prioriteras.

Vattenkvalitet – sulfidhaltiga jordar

Projektet misslyckas med att uppnå lagkravet Vattenkvalitet. Projektet har ingen ekologisk eller juridiskt hållbar plan över hur Miljöbalkens och EU-rättens krav på vattenkvalitet ska följas i projektet. Den 1 januari 2019 trädde de nya bestämmelserna angående vattenmiljö ikraft i miljöbalken (1998:808). Det infördes då ett försämringsförbud som hindrar kommuner och myndigheter att tillåta verksamheter som påverkar miljöbalkens kvalitetsnormer i vatten negativt. Den baseras på den s.k. Weserdomen^{3,4}. Även sådana verksamheter som har lagakraftvunna tillstånd sedan tidigare än miljöbalkens ikraftträdande måste ompröva sina villkor.

Södertörn har erkänt höga halter av sulfider i bergsmassor och jordmassor. I vägplanbeskrivningen framgår att Sulfidjord har observerats i lerlager som måste ”massutskiftas” och att sulfidförande bergmaterial bedöms kunna förekomma i området.

³ EU-domstolen har genom den så kallade ”Weserdomen” tolkat ramvattendirektivets (2000/60/EG) regler om försämringsförbud av en vattenförekomst status. Enligt EU-domstolen är det tillräckligt att enbart en kvalitetsfaktor försämrats för att en försämring av vattenförekomstens status ska vara för handen

⁴ I ett senare förhandsbesked den 28 maj 2020 i mål C-535/18 slog domstolen fast att Weserdomens principer även gäller kemisk grundvattenstatus.

Projektet drar felaktiga slutsatsen att ”Nyskapad och exponerad bergyta kan leda till urlakning och läckage av metaller och sulfider, men risken för detta bedöms dock som liten”. När de sulfidhaltiga bergsmassorna och jordmassorna exponeras för luft och regnvatten så lakar mineralerna och rinner ut i vattenförekomsterna för vidare befordran till recipienter och i slutändan grundvattenförekomster. Både vid exploateringen och vid slutförvaringen av bergsmassorna och jordmassorna förorenas omgivande vattenförekomster, vilket bryter mot Miljöbalken och EU-rätten.

Trafikverkets ”Handbok för hantering av sulfidförande bergarter” från 2015 inleds med förordet ”Eftersom det råder osäkerhet om hur sulfidförande bergarter ska hanteras för att inte utgöra en miljörisk...”. Handboken är skriven för ”anläggningsarbeten som t ex väg- och järnvägsskärningar samt i samband med mellanlagring på bergupplag...” men eftersom det inte finns någon vits med mellanlagring när det inte finns någon slutförvaring och materialet inte kan återanvändas (det är ju inte tillåtet) så kan inte handboken tillämpas på sulfidhaltiga bergsmassor och jordmassor. Forskningen har helt enkelt inte något svar på hur materialet ska tvättas/renas. Även försök som att tillföra kalk i närliggande vattenförekomster har visat sig kortsiktiga eftersom sulfidhaltiga bergsmassor och jordmassor inte slutar läcka mineraler och man kan ju inte kalka alla vattendrag i evig tid.

Hela avsnitt 8.1 i handboken är numera förlegad och innehåller ingen lösning på miljöproblemet med sulfidhaltiga bergsmassor och jordmassor. En hållbar lösning saknas. Ett exempel är exploateringen i Albyberg (Haninge) där vattenförekomsterna blev kraftigt förorenade men Skanska fortsatte att sälja vidare förorenat bergmaterial ända tills Södertörns miljö och hälsoskyddsförbund förbjöd detta 2017. Till entreprenörens försvar kan sägas att de inte bröt mot reglerna utan att kemiska kraven var för otydliga i den beviljade MKBn. I vägplansbeskrivningen för Tvärförbindelse Södertörn framgår att ”Trafikverket utvecklar en provtagningsmetod för byggskedet avseende detta tillsammans med bland annat Luleå tekniska högskola under 2020-2021. Den nya metodiken ska ge information om bergsmassorna kräver särskild hantering eller inte”. Problemet är att det inte finns någon ekologiskt hållbar metod att tillämpa på det förorenade bergmaterialet varken på mellanlagring eller slutförvaring.

Tvärförbindelsens påverkan på resvanor och framtidens resvanor

- Tvärförbindelsen förändrar resvanorna på fel sätt. Fler cyklister behövs, inte fler bilförare
- resvanorna efter corona kommer inte bli som innan corona. Många kommer fortsätta arbeta hemma och många fler kommer cykla och gå
- delningsekonomi är redan här. Allt färre äger egen bil
- ungdomarna har en annan syn på behovet av körkort. Allt färre skaffar körkort
- Trafikverkets prognos av antal bilar 2045 baseras på dagens beteende hos resande. Det kommer inte vara lika vanligt att äga en bil privat och det betyder färre fordon som passerar Tvärförbindelsen. Det i sin tur leder till fel kalkyl i lönsamhetskalkylen för projektet.
- Ovanstående gör att behovet av en ny motorväg minskar

Tvärförbindelse Södertörn motverkar social hållbarhet

Under jämställdhet och jämlikhet i SKB:n (Social konsekvensbeskrivning) från 2016 står att läsa att:

- bilburna resenärer främst män med hög inkomst drar störst nytta av vägen
- bullerutredningar visar att de med socioekonomisk låg status (miljonprogramsområden) drabbas mest av buller då vägen går nära intilliggande bostadsområden, som t.ex. i Fittja.

I SKB:n framgår också att de som drabbas mest av de negativa effekterna av vägen inte kommer att utnyttja den i samma utsträckning som i områden med högre socioekonomisk status och högre bilnehav.

Av SKB:n framgår också att män kommer gynnas mer än kvinnor av byggandet av tvärförbindelsen.

Flera viktiga faktorer för social hållbarhet saknas också i underlaget. Här nämner vi i korthet några av dem som vi anser bristfälliga eller helt saknas.

- trygghetsfrågor och den sociala hållbarheten i Haninge är som viktigast mellan Jordbro och Haninge centrum.
- 3d-illustrationer av anslutningen i Jordbro finns, men ställdes inte ut i granskningen.
- barriäreffekter, intryck av att en betongmur skapas mellan Handen och Jordbro
- hinder för den sociala hållbarheten och tryggheten mellan Handen och Jordbro.
- skolbarn som går från Jordbro till skolorna i Handen för att de inte får busskort under 4 km
- cykelväg ej prioriterad

Kostnadskalkyler

I sammanställningar av kostnaderna för 7 stora infrastrukturprojekt från 1990-talet fram till idag (Förbifarten är inte klar, bara preliminära siffror finns) konstateras att kostnaderna i snitt har ökat 2,7 gånger sedan projektstart. Av dessa kostnadsökningar kom ca 2/3 mellan projektstart och byggstart och resten, 1/3, under bygget.

Kostnaderna för väg + gång-cykelväg bedömdes i Åtgärdsvalsstudien bli till 4,9 miljarder SEK.

Kostnaderna för väg + gång-cykelväg bedömdes i SEB, Samhällsekonomisk analys från 2017 bli 9,8 miljarder SEK. Alltså en ökning på precis 100% mellan ÅVS 2014 och 2017. Detta stämmer ganska bra med erfarenheterna från de tidigare projekten.

I SEB har gjorts känslighetsanalyser för hur lönsamheten påverkas utifrån ändrade parametrar, såsom kostnadsökningar och minskad trafikökning. Dessa har inte vägts samman, man räknar alltså bara med en tänkbar förändring i taget. Med tanke på att erfarenheterna från tidigare projekt är det ytterst troligt att kostnaderna för vägen ökar med mer än 30% i förhållande till kalkyler vid byggstart. Till detta bör alltså adderas övriga riskfaktorer.

Även om man bara räknar med de "troliga" kostnadsökningarna under byggskedet blir investeringen inte längre lönsam. Om kostnadsökningen kombineras med bara en av de andra

studerade riskfaktorerna, t.ex. att trafikökningen inte stiger så mycket som beräknats (med 1,4%/år) blir projektet mycket olönsamt.

Till detta kommer alla andra tveksamheter i kalkylen med kostnader som inte räknats in eller kalkylerats för lågt: naturvärden, klimatkostnader, kollektivtrafikanternas tidskostnader (som värderas lägre än biltrafikanternas), för högt räknad diskonteringsränta med mera.

Beatrice Sundberg, ordförande

Alexandra Blomquist, ordförande

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Naturskyddsförening Huddinge

Naturskyddsföreningen i Nynäshamn