

Trafikverket diarienummer 2017/27

Till [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

Yttrande från Haninge Naturskyddsförening

För styrelsen

genom Thorbjörn Schwebs [thorbjorn.schwebs@outlook.com](mailto:thorbjorn.schwebs@outlook.com) och Johan Svensk [natur@svensk.net](mailto:natur@svensk.net)

Vårt yttrande baseras på Naturskyddsföreningens grundläggande synsätt:

”Det finns naturgivna, planetära gränser för hur mycket människan kan påverka naturen utan att oöverskådliga miljöeffekter uppstår. Inom dessa ramar finns goda skäl och möjligheter för människan att hållbart, varsamt och med klokskap nyttja naturen och dess ekosystemtjänster. Naturens inneboende värden, oberoende av människan och hennes värderingar, ska respekteras”.

Haninge Naturskyddsförening vill framföra att med stöd av nedan kommentarer bör inte projektet startas i nuvarande form.

Haninge Naturskyddsförening instämmer i trafiksäkerhetsproblemen på nuvarande väg 259 men vill se andra lösningar, främst på befintlig väg.

Haninge Naturskyddsförening instämmer i framkomlighetsproblemen mellan Haninge/Nynäshamn och Huddinge/Botkyrka men vill se lösningar som inte medför sådana ingrepp i känslig natur som detta projekt medför.

Haninge Naturskyddsförening vill påminna läsarna att Länsstyrelsen i sitt godkännandebeslutet av Miljökonsekvensbeskrivningen inte tar ställning till om de beskrivna miljökonsekvenserna kan accepteras eller om åtaganden beträffande val av skyddsåtgärder är otillräckliga.

Haninge Naturskyddsförening anser att 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.

Haninge Naturskyddsförening anser att den nya anslutningen Trafikplats Rudan kommer medföra bättre anslutning för privat biltrafik vilket ger mer trafik till Rudan och stör vissa djurarter såväl som det rörliga friluftslivet med mer fossila utsläpp och buller.

Haninge Naturskyddsförening anser att motorvägen kommer att bidra till ökade fossila utsläpp i och med att den innebär bättre förutsättningar för privat biltrafik och vi ser ingen skrivning om krav på att endast fossilfri trafik tillåts. Detta innebär att projektet strider mot Sveriges miljömål.

Vidare anser Haninge Naturskyddsförening att det är fel att siffror avseende påverkan på luftkvalitet eller utsläpp av växthusgaser vid full användning saknas i materialet.

Haninge Naturskyddsförening anser att sedan ÅVS (Trafikverkets åtgärdsvalstudie) beslutades 2013 har världen förändrats. Det är idag självklart att vi måste minska våra fossila utsläpp för att rädda klimatet på jorden vilket gör att ÅVSen inte är baserad på rätt förutsättningar och att vägplanen inte kan fastställas med detta som underlag.

Haninge Naturskyddsförening anser att projektet saknar särskilda åtgärder riktat till kollektivtrafiken vilket krävs för att minska utsläppen av växthusgaser

Haninge Naturskyddsförening anser att projektet misslyckas med att uppnå projektets egna hänsynsmål om begränsad klimatpåverkan. Att systematiskt arbeta med att begränsa klimatpåverkan och energianvändning från byggande, drift och underhåll av väganläggningen exkluderar felaktigt klimatpåverkan vid användningen av motorvägen efter att den är färdigställd.

Haninge Naturskyddsförening anser att projektet misslyckas med att uppnå projektets egna hänsynsmål om intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer. Markanspråket medför intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer, bland annat naturreservat, historisk odlingsmark knuten till säterier, historiska vägsystem och stenåldersboplatser där konsekvenser inte kompenseras nämnvärt av de minimala skyddsåtgärderna

Haninge Naturskyddsförening anser att projektet misslyckas med att uppnå projektets egna funktionsmål avseende att göra cykeln mer attraktiv. Att cykla bredvid en fyrfilig motorväg som bullrar, spyr ut avgaser och sprider uppslitna metaller och partiklar från vägbanan kan inte ses som attraktivt av cyklister eller gångtrafikanter

Haninge Naturskyddsförening anser att projektets egna funktionsmål att göra det lättare för personbiltrafik inte är förenligt med klimatmålen utan innebär mer utsläpp av växthusgaser

Haninge Naturskyddsförening anser att projektets egna funktionsmål att göra det lättare för personbiltrafik inte är uppnått. Forskningen visar att det efter viss tid kommer att fyllas på med nyskapad personbilstrafik så bilköerna kommer tillbaka.

Haninge Naturskyddsförening anser att storskalig eldrift för tung trafik ligger långt fram i tiden och även batterier och elektriciteten behöver produceras. Dessutom påverkar eldrift bara utsläppen, inte intrång, buller o.s.v. Fler elbilar löser inte problemen med de intrång i naturvärden som en motorväg tvärs genom Hanveden medför.

Haninge Naturskyddsförening vill belysa sammanfattningen av Trafikverket själva att "Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn bidrar inte till att minska en negativ klimatpåverkan, eftersom ökade trafikflöden och byggandet av vägen ger ökade klimatutsläpp".

Haninge Naturskyddsförening anser att projektet inte uppnår projektets egna funktionsmål avseende god boendemiljö: "För att skapa en god boendemiljö ska vägen utformas så att negativ påverkan av buller, luftföroreningar och barriärer begränsas".

Haninge Naturskyddsförening vill belysa att det vid projektets egna samråd 2015 framkommer att "Flera privatpersoner anser att det inte finns något behov av en ny väg eller motorväg och att befintliga vägar inte är särskilt hårt trafikerade idag, utan att problemen är av lokal karaktär och bör lösas på annat sätt än att en ny väg byggs. Synpunkter finns även på att kostnader för en ny väg känns onödig". Till det vill Haninge Naturskyddsförening tillägga att det bland boende i Haninge kommun och i media framförs oro för kostnaderna och att de ska drabbas tex som Huddinges invånare som drabbats av en utgift på 500milj kr som motsvarar 5000kr per invånare.

Avslutningsvis ett ämne där Haninge Naturskyddsförening anser att projektet misslyckas med att uppnå projektets egna hänsynsmål: 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 miljö kvalitetsnormer i vatten negativt. Den baseras på den s.k. Weserdomen<sup>12</sup>. 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. 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 bergmassorna 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.

#### Noteringar

<sup>1</sup> 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 försämras för att en försämring av vattenförekomstens status ska vara för handen

<sup>2</sup> I ett senare förhandsbesked den 28 maj 2020 i mål C-535/18 slog domstolen fast att Weserdomens principer även gäller kemisk grundvattenstatus.