



Naturskyddsföreningen
Huddinge

Datum 2024-04-19

Högsta Förvaltningsdomstolen
E post: hogstaforvaltningsdomstolen@dom.se

ANSÖKAN

**Ansökan om rättsprövning av regeringens beslut 2024-01-19 angående
Överklaganden av Trafikverkets beslut om fastställelse av vägplan för
anläggning av väg 259, Tvärförbindelse Södertörn, samt indragning av väg
med mera i Huddinge, Haninge och Botkyrka kommuner, Stockholms län.**

Regeringens ärendenummer LI2023/00847

Innehållsförteckning

1. Inledning och vår begäran om rättsprövning	3
2. Hänsynsregler: 2 kap 2-5 §§ MB	4
3. Val av plats: 2 kap 6 § MB	8
Trafikverket saknar nytänkande	8
Miljö och klimat och Inducerad trafik	8
Lokalisering	9
Åtgärdsvalsstudien	11
Ändamålet med åtgärdsvalsstudien	11
Stark lobbyorganisation jobbar för en ny väg	12
Funktionsmål och hänsynsmål i åtgärdsvalsstudien	12
Projektets formulerade syfte och mål	14
Fyrstegsprincipen har inte beaktats	14
Snäv åtgärdsvalsstudie och alternativet järnväg exkluderades felaktigt 2014	14
Inaktuell och bristfällig åtgärdsvalsstudie	15
Strider mot nationella och globala miljömål	16
Naturreservat	17
Natura 2000-områden	18
Statliga bidrag till reservatsbildningen i Huddinge	18
Trafikverkets nonchalans mot naturreservaten	18
Världsunika fynd i Huddinges orörda skogar	19
4. Slutavvägning: 2 kap 9 § MB	21
5. Skydd för områden med värden för naturvården och friluftslivet: 3 kap 6 § MB	25
6. Riksintresseavvägningen: 3 kap 10 § MB	27
Definition av begreppet riksintresse	27
Riksintressens företräde och tätortsnära grönområden	28
Stockholms Gröna kilar	29
Tre villkor för företräde	29
Första villkoret	29
Andra villkoret	29
Tredje villkoret	30
Trafikverkets felaktiga och vilseledande bedömningar	30
Om riksobjektet Hanveden	31
Riksobjektets Hanvedens läge och areal	31
Tvärförbindelsens påverkan på Hanveden	32
Rättsfall och praxis (arealer) - Långådomen	32
Behov av grönområden i tätorter	33
Rättsfall och praxis (artskydd) - Onsalaärendena	33

Riksintresseavvägning	33
Tätortsnära grönområde och unik natur	34
Länsstyrelsen i Stockholms län om riksintresse	34
7. Miljöbedömningar, Brister i vägplanens hantering av artskyddet: 6 kap 1-3 §§ MB	36
Onsalaärendena	37
Artskydd	38
8. Miljökonsekvensbeskrivningen: 6 kap 35 § MB	40
9. Artikel 6.4 Miljökonsekvensbeskrivningsdirektivet - Allmänheten och yttrande	42
Bristande kommunikation	43
Trafikverkets och Huddinge kommuns bristande hantering	43
Svårigheter att se helheten i projektet	43
10. Miljökvalitetsnormer för buller, vatten och luft	46
Buller	46
Vatten	48
Ytvatten	48
Grundvatten	49
Luft	49
Luftföroreningshalterna kommer att öka	49
Stora osäkerheter i beräkningsmodellerna	50
11. Klimatlagen: 2 § Klimatlagen (2017:720)	52
Klimaträttsutredningen	53
Godstrafik måste styras över till järnväg	53
12. Otillräckliga kompensationsåtgärder 7 kap. 7 § MB	55
Nuläge	55
Kompensationsåtgärderna är otillräckliga och feltolkade	55
Tydligt att kompensationen är helt feltolkad	56
13. Trafikverket kritiserar av flera myndigheter	58
Naturvårdsverkets skarpa kritik av har nonchalerats	58
14. Komplettering	61
Alternativredovisning, miljöbedömningsföreläggningen etc	61
Alternativ avseende storlek och omfattning	61
Alternativa sätt att uppnå syftet med verksamheten	62
Alternativen är möjliga och rimliga	63

1. Inledning och vår begäran om rättsprövning

Naturskyddsföreningen Huddinge ansöker härmed om rättsprövning av rubricerat regeringsbeslut med stöd av 16 kap 13 § miljöbalken och 2 § lag (2006:304) om rättsprövning av vissa regeringsbeslut.

Om Naturskyddsföreningen Huddinge

Naturskyddsföreningen Huddinge är en demokratisk, partipolitiskt och religiöst obunden ideell förening för naturskydd, naturvård och miljövård. Vi är Sveriges största miljöorganisation. Naturskyddsföreningen Huddinge är en mycket aktiv lokalavdelning (en så kallade krets) i Naturskyddsföreningen. Föreningen har bedrivit verksamhet i Sverige sedan 1909 och har över 200 000 betalande medlemmar och uppfyller därmed samtliga krav för att vara en sådan organisation som avses i 16 kap 13 § miljöbalken och får därför ansöka om rättsprövning enligt 2 § lag (2006:304) om rättsprövning av vissa regeringsbeslut. Medlemsantalet i Huddinge är 2 400 betalande medlemmar.

Naturskyddsföreningen Huddinge begär härmed att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens rubricerade beslut.

Skälen i regeringens beslut

Regeringens skäl för beslutet att avslå alla överklaganden i detta ärende är utomordentligt kortfattat. På endast några få rader argumenterar regeringen för sitt beslut. Regeringen hänvisar till de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken utan att dra några slutsatser om vägplanen lever upp till hänsynsreglerna. Regeringen konstaterar att ”*Det i övrigt inte framkommit något som föranleder regeringen att göra någon annan bedömning än den Trafikverket har gjort i det överklagade beslutet.*”

Naturskyddsföreningen Huddinge (hädanefter kallad Föreningen) anser att regeringens beslut strider mot följande rättsregler och med de omständigheter som åberopas under respektive punkt nedan.

2. Hänsynsregler: 2 kap 2-5 §§ MB

Slutledning:

Eftersom regeringen inte gjort någon egen prövning av hänsynsreglerna i 2 kap 2-5 §§ miljöbalken begär Naturskyddsföreningen Huddinge att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut på den grunden. Föreningen anser även att projektet strider mot dessa regler och att beslutet även ska upphävas på den grunden.

Som framgår ovan har regeringen hänvisat till de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken utan att dra några slutsatser kring om den överklagade vägplanen uppfyller de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken.

Den som avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska enligt 2 kap 3 § miljöbalken:

”utföra skyddsåtgärder, iaktta 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”.

Vid tillämpningen av 2 kap 2-5 §§ i miljöbalken är den viktiga frågan som ska ställas, om den verksamhet som ska bedrivas eller den åtgärd som ska vidtas, i det här fallet Tvärförbindelse Södertörn, är nödvändig med hänsyn till de skador och olägenheter för människors hälsa och miljön som verksamheten/åtgärden kommer att skapa.

Föreningen anser att det är uppenbart att Tvärförbindelse Södertörn kommer att medföra oacceptabla skador och olägenheter för människor och miljön trots de skyddsåtgärder med mera som Trafikverket föreslår i vägplanen. Föreningen anser även att projektet strider mot dessa regler och att beslutet även ska upphävas på den grunden.

Föreningen anser att Trafikverkets underlag i vägärendet är undermåligt och vare sig uppfyller svenska eller EU-krav som finns vid genomförandet av stora infrastrukturprojekt. Miljökonsekvensutredningen¹ som Trafikverket har gjort uppfyller inte EU:s så kallade MKB-direktiv. Föreningen anser även att beslutet ska upphävas på den grunden.

Föreningen vill gärna lyfta upp och närmare diskutera de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken:

¹ Miljökonsekvensbeskrivning Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län Vägplan, 2020-12-10 Projektnummer: 145326.

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, iaktta 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 beslut², under rubriken Trafikverkets samlade bedömning, står det att:

“Trafikverket bedömer att Tvärförbindelse Södertörn är förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser, och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer.”

Det saknas i denna del av beslutet vidare hänvisning och skäl som ligger till grund för deras bedömning.

Föreningen anser att det är tydligt att vägplanen strider mot de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken. Föreningen anser även att beslutet ska upphävas på den grunden.

Trafikverket hävdar att Tvärförbindelse Södertörn kommer att gynna kollektivtrafiken, vilket inte stämmer. Den av Region Stockholm planerade Spårväg Syd med i huvudsak samma sträckning som den första delen av Tvärförbindelsen är inte redovisad i planen. Det finns inget avtal mellan Trafikverket och Regionen om Spårväg Syd, vilket gör att Regionen i sitt yttrande anser att vägplanen därför inte kan fastställas. Trafikverket skriver i underlaget till planen att Spårväg Syd ”*inte ska omöjliggöras*”, vilket får anses vara en extremt låg ambitionsnivå hos Trafikverket för denna regionalt viktiga kollektivtrafiksatsning. I den situation som råder nu i april 2024 synes läget vara ytterst oklart.

Det är anmärkningsvärt att Trafikverket, som ansvarig myndighet för järnvägsinfrastrukturen i landet, inte med ett enda ord i fastställelsebeslutet berör den

² Fastställelse av vägplan för anläggning av Väg 259, Ärendenummer TRV 2021/148741, 2022-11-07, s 20, [fastställelsebeslut_tvarforbindelse_sodertorn.pdf \(trafikverket.se\)](#)

negativa effekten för järnvägstrafiken som Tvärförbindelsen kommer att ge. Trafikverket satsar enbart på godstrafik med lastbil från Norviks Hamn i Nynäshamns kommun och prioriterar inte godstrafik på järnväg från hamnen. Detta trots att Norviks Hamn är utrustad med en nybyggd järnvägsterminal med anslutning till den delvis enkelspåriga Nynäsbanan. Den glesa godstrafik som inledningsvis skedde efter hamnens öppnande har nu upphört enligt uppgift från aktuella järnvägsföretag,

Trafikverket satsar genom Tvärförbindelse Södertörn på tung lastbilstrafik genom ett av Sveriges viktigaste riksintresseområden för friluftslivet, Hanveden, istället för att förbättra förutsättningarna för godstrafik på järnväg från Norviks Hamn. Detta är ett uppenbart åsidosättande av hänsynsreglerna i 2 kap 2-5 § § miljöbalken.

Trafikverkets analys av behovet av Tvärförbindelse Södertörn är helt otillräcklig. Genom kraftfulla satsningar på den spårbundna kollektivtrafiken och på järnvägsnätet på Södertörn kan stora delar av den trafik som Trafikverket vill leda genom Riksobjektet Hanveden med dess värdefulla skogar, lyftas över på energieffektiv, klimat- och miljövänlig eldriven spårvagns-, pendeltågs- och godstågstrafik. Detta är särskilt viktigt och angeläget när det gäller godstransporterna till och från Norviks Hamn.

Enligt **Föreningen** finns det flera åtgärder som enklare, billigare och bättre löser transportbehovet på Södertörn. Som exempel kan nämnas den av Region Stockholm föreslagna Spårväg Syd, som i praktiken omöjliggörs om Tvärförbindelse Södertörn byggs. Andra åtgärder är utbyggnad av dubbelspår på hela Nynäsbanan, sammanbindning mellan Nynäsbanan och Västra Stambanan, förbättrad framkomlighet för ambulanser och bussar på Glömstaleden, förbättrade cykelvägar med mera. För Huddinge kommuns del borde det införas förbud för genomfartstrafik med tunga fordon på väg 259 mellan Nynäs och Huddinge centrum. Ett viktigt motiv för flera av dessa åtgärder är att flytta över den omfattande godstrafiken med lastbil till/från Norviks hamn på järnväg. En åtgärd som Trafikverket verkar vara helt ointresserad av. Skälet till Trafikverkets ointresse är sannolikt att för varje container/ lastbilssläp som går på järnväg till/från Norviks hamn minskar behovet av Tvärförbindelse Södertörn.

Den allmänna Väg 259 kan beskrivas att idag bestå av två delsträckor som i praktiken är relativt oberoende av varandra. Den första delen är Glömstaleden från E4/E20 till Huddinge centrum. Den andra delen går via flera naturreservat och genom Riksintresseområdet för friluftslivet Hanveden. Den kan i det närmaste beskrivas som ”Riksintresseleden”, och går från Huddinge centrum till Nynäs, väg 73, i Haninge kommun. Glömstaleden och Riksintresseleden utgör i praktiken två helt olika vägar och borde hanterats av Trafikverket på det sättet och inte slås ihop till att bli ett enda stort natur-, miljö- och klimatproblem. Här finns det ett grundläggande fel i planeringen, och något som följt med i flera decennier av planeringen.

Det finns redan idag ett stort antal olika alternativa vägar för trafiken till/från Haninge och Nynäshamn, till exempel väg 225, väg 257, väg 259, väg 271, väg 229 och väg 73 samt Nynäsbanan. Om Trafikverket, i samarbete med Stockholms Hamnar, istället hade satsat

rejält på att föra över huvuddelen av godstrafiken från Norviks Hamn på järnväg blir Tvärförbindelse Södertörn onödig och det enastående viktiga natur- och friluftslivsområdet i den gröna kilen och riksojektet Hanveden kan skyddas till glädje för nuvarande och kommande generationer i Stockholmsregionen. Trafikverkets påstående i vägplanen att det saknas alternativ som undviker skada på Hanveden är således uppenbarligen helt felaktigt.

Det är för oss tydligt att beslutet om vägen vilar på en politisk grund, och inte följer lagen. De kommuner som har fått löfte om att få en större transportväg har väntat länge, och deras kritik av Trafikverket har varit skarp. Tvärförbindelse Södertörn är en gammal rest från det gamla så kallade Dennispaketet, som officiellt avbröts för decennier sedan.

Föreningen anser, mot ovanstående resonemang om alternativa åtgärder, att beslutet även ska upphävas på den grunden.

3. Val av plats: 2 kap 6 § MB

Slutledning:

Eftersom regeringen inte gjort någon egen prövning enligt reglerna i 2 kap 6 § miljöbalken begär Naturskyddsföreningen Huddinge att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut. Föreningen anser även att projektet strider mot dessa regler och att beslutet även ska upphävas på den grunden.

För en verksamhet eller åtgärd ska enligt 2 kap 6 § miljöbalken väljas:

”en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön”.

Vid tillämpningen av 2 kap 6 § miljöbalken är den viktiga frågan som ska ställas om den plats där verksamheten ska bedrivas eller den åtgärd som ska vidtas, i det här fallet Tvärförbindelse Södertörn, är lämplig för att uppnå ändamålet med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Föreningen anser att vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn helt strider mot det ovan citerade avsnittet från 2 kap 6 § miljöbalken, och att beslutet ska upphävas på den grunden.

Trafikverket saknar nytänkande

I Trafikverkets underlag till förslaget för Tvärförbindelse Södertörn saknas det ett nytänkande när det gäller vägtransporterna och infrastrukturen på Södertörn. Förslaget till vägplan är i huvudsak identiskt med de tidigare förslagen till vägprojekt från Trafikverket och dess föregångare Vägverket, med den skillnaden att projektet nu är betydligt större och mer miljöfientligt än någonsin.

Miljö och klimat och Inducerad trafik

Vi finner Trafikverkets förslag och utformning av Tvärförbindelse Södertörn som ytterst anmärkningsvärt i dessa tider av klimat- och miljömedvetenhet, och när vetenskapen dessutom tydligt visar att fler vägar genererar mer trafik, och därmed också bidrar till att

öka utsläpp och föroreningar av olika slag och därmed ta oss allt längre ifrån de uppsatta miljö- och klimatmålen.

Föreningen påminner om det vetenskapligt belagda fenomenet med inducerad trafik, som också finns beskrivet i Miljökonsekvensbeskrivningen för Tvärförbindelse Södertörn:

“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.”³

Detta är ett sedan länge känt och vetenskapligt erkänt av internationell forskning. Inducerad trafik är något som borde tas i beaktande av såväl Trafikverket som av regeringen, i samband med att den nationella transportplanen för infrastruktur fastställdes, och då en ny väg motverkar ett stort antal miljö- och klimatmål.

Fenomenet är inte så svårt att förstå, utan baserar sig bland annat på att enskilda individer och företag väljer att köpa ytterligare en bil, eller flera, eftersom de ser att det finns mindre risk för köer och att just vägnätet för bilar byggs ut och de tror initialt att det är ett bra sätt att vinna tid i vardagen. Mycket snart visar det sig att nya och bredare vägar drar till mer trafik och helt nya fordonspassager. Resultatet blir att det har investerats i nya vägar, men att det tillkommer fler fordon i området och att det mycket snart upplevs blir problem med köer etc igen.

Fenomenet inducerad trafik finns väl beskrivet i många rapporter, och vi väljer här att referera till Trivektors studie som är en av de rapporter som Trafikverket också har publicerat och skriver om på sin egen webbplats.⁴

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 väljas⁵, det vill säga den plats som medför minst intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Föreningen vill påminna om att flera steg i åtgärdsvalsstudien inför Tvärförbindelse Södertörn passerades väldigt snabbt och borde ha utretts mer innan valet föll på att utreda förutsättningarna för just en vägkorridor. Trafikverket underlät att göra en seriös åtgärdsvalsstudie och det är tydligt när man följer det mycket forcerade arbete som gjordes

³ Miljökonsekvensbeskrivning Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län Vägplan, 2020-12-10 Projektnummer: 145326, s 46.

⁴ Att hantera inducerad efterfrågan på trafik, Trivector Traffic, AL90 B 2007:24769, Lena Smidfelt Rosqvist, Trivector Traffic Anders Hagson, Chalmers.

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

och startade mycket snart efter att det tidigare projektet Södertörnsleden avbröts. Vi utvecklar också detta under rubriken Åtgärdsvalsstudie i denna begäran om rättsprövning.

Det fanns tre vägkorridorer 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 vägkorridorerna 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 innebär 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." ⁶

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 vägkorridorer, 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 motortrafikled 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 motortrafikled i enlighet med förslaget i vägplanen.

Föreningen anser även att projektet strider mot lokaliseringsprincipen och hur arbetet i en åtgärdsvalsstudie ska genomföras och att beslutet ska upphävas på den grunden.

⁶ Miljökonsekvensbeskrivning Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län Vägplan, 2020-12-10 Projektnummer: 145326, s 53.

Åtgärdsvalsstudien

För att illustrera arbetet efter Södertörnsleden och inför Tvärförbindelse Södertörn 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 i 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: samrådsaktiviteter om linje och trafikplatser inom vald korridor.
- Hösten 2018: samrådsaktiviteter om lokalisering inom vald korridor, utformning och miljöpåverkan samt innehåll och utformning av tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Ändamålet med åtgärdsvalsstudien

I rapporten “Åtgärdsvalsstudie - Tvärförbindelse Södertörn” (ÅVS) 1 formuleras ändamålet för åtgärdsvalsstudien på följande sätt:

“För att säkerställa en hållbar tillväxt för Södertörn ska den fysiska tillgängligheten för personer och gods tillgodose 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.”

Föreningen vill särskilt peka på att ändamålet med åtgärdsvalsstudien inte på något sätt säger 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 järnvägs 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. Detta är en av flera delar i det arbete som följde efter projektet Södertörnsleden som tyvärr visar på att den efterföljande åtgärdsvalsstudien i det närmaste kan betraktas som en skenprocess.

Föreningen anser även att projektet strider mot hur arbetet i en åtgärdsvalsstudie ska genomföras och att beslutet ska upphävas på den grunden.

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 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 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 därefter 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 motortrafikled på grund av att det transporteffektiva 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, 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 motortrafikled oavsett trafikscenarier och trafikprognoser. Lönsamhetsberäkningar drevs medvetet upp genom höga trafikprognoser och beräknade restidvinster. 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.

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. Föreningen noterar att Trafikverket redan i detta skede överträdde sina befogenheter och inte gjorde det regelmässiga arbete som ska göras i samband med en korrekt åtgärdsvalsstudie.

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 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 projektet 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 denna begäran om rättsprövning. **Föreningen** anser att beslutet ska upphävas på den grunden.

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 motortrafikled 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

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 det nya förslaget skulle resultera i ett förslag att bygga en helt ny motortrafikled.

Föreningen anser att projektet strider mot hur arbetet i en fyrstegsprincip ska genomföras och att beslutet ska upphävas på den grunden.

Snäv åtgärdsvalsstudie och alternativet järnväg exkluderades felaktigt 2014

I Åtgärdsvalsstudien diskuterades tidigt en rad olika förslag och åtgärder för att lösa transportproblemet, och Föreningen anser att flera av de åtgärderna skulle tillgodose det identifierade transportbehovet till en betydligt lägre kostnad och med betydligt mindre olägenheter och skador för människors hälsa och miljön. 1

Föreningen noterade också att flera åtgärder tidigt valdes bort, under förevändning att det var för dyrt eller för att det skulle ta för lång tid att utreda. Några av de åtgärderna var exempelvis:

- Trängselskatt/vägavgift
- Gratis kollektivtrafik
- Industrispår till Gladö industriområde
- Ny järnväg i tvärled

Detta utvecklas utförligt i ett annat avsnitt i denna skrivelse (se avsnittet med rubrik Komplettering).

Föreningen vill peka på tidsaspekten i det här projektet och menar att det som Trafikverket uttryckte för tio år sedan inte längre är särskilt relevant. Föreningen anser därmed att föreliggande förslag om att bygga en ny väg vilar på fel grunder. Vi vill lyfta ett par tydliga exempel på vad vi refererar till:

Föreningen vill återigen påpeka att gods i första hand ska transporteras på järnväg, och att en sådan lösning är både långsiktig och hållbar. Det är redan idag ett välkänt problem att en så stor andel av godstransporterna görs med lastbil, och att det ska minska radikalt. Det ter sig då märkligt att Trafikverket trots dessa fakta planerar för att bygga in ett fortsatt beroende av motorvägar, även till en så stor och nyetablerad hamn som Norvik.

Föreningen anser att godstransporter på järnväg borde vara en självklar utgångspunkt när man ska lösa transportbehovet till och från hamnen i Norvik. **Föreningen** ser det som nödvändigt att planera för att gods ska transporteras på järnväg, både nationellt och i vår region. **Föreningen** anser att Nynäsbanan ska moderniseras, förbättras och att delar bör gå i tunnel.

Föreningen noterade att Trafikverket i Åtgärdsvalsstudien inför Tvärförbindelse Södertörn valde bort åtgärden ny järnväg i tvärled mot bakgrund av att Trafikverket inte ansåg att det inrymdes att utreda inom den angivna tidsramen. Den bedömningen presenterades 2014 och det är nu tio år sedan. Vem bedömde att det inte fanns tid att utreda ny järnväg? Någon sådan formell tidsram fanns inte i projektet. En ny järnväg ger liksom en motorväg upphov till flera stora negativa effekter och även stark barriärverkan om den byggs ovan mark i värdefull natur eller i närheten av där människor bor, men problemen är av annan art.

Inaktuell och bristfällig åtgärdsvalsstudie

Åtgärdsvalsstudien bygger på trafikprognos 2014. Denna reviderades 2016 och då bedömdes trafikmängderna bli mindre på grund av minskat bilinnehav. 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 privatägd 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.
- 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.

Föreningen anser att Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) från 2014, är bristfällig och inaktuell på flera punkter, och att våra ovanstående punkter ytterligare förändrar förutsättningarna i projektet.

Strider mot nationella och globala miljömål

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

Tvärförbindelse Södertörn påverkar negativt många av de 16 miljömålen genom att ta värdefull skyddad mark i anspråk och genom omfattande buller, avgaser, partikelutsläpp från däck med mera. Påverkan är särskilt påtaglig på miljömålen Begränsad klimatpåverkan, Levande sjöar och vattendrag, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö och Ett rikt växt- och djurliv.

Av Sveriges nationella miljömål bedöms det särskilt vara elva stycken som är särskilt relevanta för planläggningen av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn⁷.

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

⁷ Miljökonsekvensbeskrivningen, s 23.

Trafikverket skriver i sitt yttrande över inkomna besvär över vägplanen att effektivare transporter minskar även påverkan på miljö- och klimatmålen. Det får anses vara ett bedrägligt påstående från en myndighet som vill bygga en stor motortrafikled som på olika sätt skadar sju stycken naturreservat och som går rätt igenom ett stort skogsområde skyddat som Riksobjekt för friluftslivet. De mest effektiva transporterna får man förstås genom att inte bygga Tvärförbindelsen, utan istället satsa mer på spårbunden trafik, både för människor och gods.

Naturreservat

Att Trafikverket på en vägsträcka av endast ca 20 km lyckas skada så många naturreservat och ett område av riksintresse för friluftslivet måste anses vara ett bottenrekord för Trafikverkets miljö-och naturvårdsarbete. Men uppenbarligen ser Trafikverket detta på ett helt annat sätt, vilket framgår av att Trafikverkets på sin hemsida, skrivit att ”naturreservaten skyddas” av Tvärförbindelse Södertörn.

Reglerna för de reservat som fastställts och de syften som gäller för inrättandet för att bevara objekten förändras i och med att man låter en väg gå genom dem. Syften med reservaten blir delvis förstörda med de ingrepp som planeras.

Bildande och upphävande av naturreservat

Trafikverket beskriver de skyddade områdena som ”de kommunala naturreservaten”. Begreppet kommunala naturreservat finns inte i miljöbalken. Syftet med Trafikverkets benämning är troligen att skapa en bild av att dessa naturreservat har lägre värde/naturvärden än naturreservat bildade av staten genom länsstyrelsen.

Det är samma regler i miljöbalken som gäller för att bilda naturreservat oavsett om det är en kommun eller länsstyrelsen som är beslutsmyndighet. Den praktiska arbetsfördelningen mellan staten och kommunerna när det gäller naturreservatsarbetet, innebär att i tätortsnära lägen är det oftast kommunen som beslutar, annars staten. Men naturvärdena kan vara minst lika höga eller högre i ett naturreservat som bildas av en kommun i jämförelse med ett naturreservat bildat av staten.

Innan länsstyrelsen fattar ett nytt beslut som berör ett gällande områdesskydd ska samråd ske med Naturvårdsverket i de flesta fall. Om samråd ska ske eller ej beror på om det nya beslutet innebär försvagat, upphört, likvärdigt eller stärkt skydd av det befintliga områdesskyddet.

Natura 2000-områden

De berörda reservaten är av olika karaktär och har skapats för olika syften, samt att flera av dem också innefattar områden som har skydd i form av Natura 2000. De områdena omfattas av särskilda regler och ska naturligtvis också utredas och hanteras juridiskt utifrån sin unika särart.

Natura 2000 är EU:s gemensamma nätverk av värdefulla naturområden och klassas som riksintresse enligt Miljöbalkens 4 kap. 8§. Länsstyrelsen upprättar planer för bevarande med förslag till skötsel med mera som ska fungera som planeringsunderlag.

I Huddinge finns fem Natura 2000-områden. Även aktiviteter som sker utanför Natura 2000-områdets gränser kan ha påverkan på området, vilket behöver beaktas i planeringen.

Föreningen har i ett överklagande i mars 2024 också ifrågasatt att Huddinge kommun inte har redogjort för sin bedömning av vilka synnerliga skäl som kommunen anser föreligga för respektive reservat samt att det saknas redogörelser för hur intrång i reservaten också påverkar kommunens Natura 2000-områden.

Statliga bidrag till reservatsbildningen i Huddinge

Naturvårdsverket har det centrala ansvaret för områdesskyddet i Sverige enligt 2 § i områdesskyddsförordningen. Naturvårdsverket är vidare centralt ansvarig myndighet för riksintressen för friluftslivet i skogslandskapet.

Staten lämnar ofta bidrag till en kommun som vill bilda naturreservat om naturvärdena är höga. Så är fallet här och för samma reservat som nu är direkt berörda av motortrafikleden. För nästan alla naturreservat som finns inom riksintresseområdet Hanveden har staten genom Naturvårdsverket lämnat bidrag för att skydda de värdefulla skogarna som utgör Riksobjektet Hanveden. Det är alltså statliga bidrag som har möjliggjort bildandet av de reservat som Huddinge kommun nu har fattat beslut om att upphäva delar av till förmån för att bygga en motortrafikled, och detta beslut har kommunen fattat i februari 2024 utan att samråda med Naturvårdsverket.

Frågan om Huddinge kommuns skyldighet att återbetala hela eller delar av de erhållna bidragen med anledning av upphävandebeslutet, borde ha utretts före kommunens beslut. Med anledning av detta och att naturreservaten är en viktig del i riksintresseområdet Hanveden borde Huddinge kommun haft samråd med Naturvårdsverket före beslutet.

Trafikverkets nonchalans mot naturreservaten

Trafikverkets bedömning av naturreservatens betydelse upptar **fyra** rader i vägplanen. Trafikverket konstaterar kort att ”den påverkan som uppstår på berörda naturreservat är acceptabel”. Det kan uppfattas som att Trafikverket till och med tycker att vägprojektet är bra för naturreservaten och för de skogar, kulturmarker, sjöar och vattendrag som naturreservaten är bildade för att skydda. Att Trafikverket uppfattar förutsättningarna för

vägprojektet på detta sätt framgår av den text som fanns på Trafikverkets hemsida i samband med fastställelsen av vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn:

”Tvärförbindelsen gynnar hållbara transportalternativ som kollektivtrafik, cykel och sjöfart samtidigt som naturreservaten skyddas.” Att på detta sätt försköna ett vägprojekt som i huvudsak syftar till att gynna bil- och tung lastbilstrafik kan bara beskrivas som så kallad ”greenwashing”, något som inte statliga myndigheter bör ägna sig åt. **Föreningen** finner det obegripligt att Trafikverket har en så nonchalant inställning till värdefull natur skyddad med miljöbalkens regelverk.

Det är anmärkningsvärt hur litet utrymme som Trafikverket ägnar åt frågan om intrånget i riksintresseområdet Hanveden liksom i alla de befintliga naturreservaten inom och utefter vägförslaget. Myndigheten verkar mest se det som ett tekniskt problem att hantera vid genomförandet och inte alls utifrån den stora skada som vägintrånget ger för all framtid i riksobjektet Hanveden och de värdefulla skyddade områdena.

Utöver ovan beskrivna skador och olägenheter som Tvärförbindelse Södertörn skulle skapa, innebär Tvärförbindelsen ett oacceptabelt intrång för människor och miljön i Glömstadalen och i Masmo vid Tvärförbindelsens tänkta anslutning till E4/E20.



Bilden illustrerar hur Tvärförbindelse Södertörn planeras alldeles intill befintligt bostadsområde och genom Gömmarens naturreservat. Bostadsområdet till höger på bilden är Masmo och skogsområdet till vänster är Gömmarens naturreservat.

Världsunika fynd i Huddinges orörda skogar

Extremt höga värden finns identifierade i artportalen i stora delar av de reservatsområden som föreslås upphävas till förmån för att bygga motortrafikleden, och mycket av den unika naturen är ännu helt outforskat. De berörda naturreservaten i Huddinge representerar orörd skog och

delar av det som tillhör de sista kvarvarande naturskogarna i Sverige. Stora arealer av reservaten ingår också i det som benämns som de gröna kilarna i Storstockholm.

Skog och natur med kontinuitet har blivit sällsynt i Sverige. Beräknat har vi bara 3-5% orörd skog kvar i vårt land. Den svenska skogen sköts till 90% idag med industriella metoder och resultatet medför att den inte längre kan räknas som ett naturligt habitat.

De mångtaliga inventeringarna som görs av entusiaster, föreningar, naturvetare och forskare visar hur unika Huddinges reservat och skogar är, inte bara nativt (ursprungligt), utan också även i ett nationellt och globalt perspektiv. Rapporterna i Artportalen visar på extremt höga naturvärden i de sex berörda naturreservaten i Huddinge.

Några av de arter som är funna i de berörda reservaten är så ovanliga att de bara finns på några få platser i Sverige och i världen. Vi ska också vara medvetna om att det med allra största sannolikhet finns många arter som ännu inte upptäckts. Ekosystemtjänsterna hos dessa arter har en betydande roll i vår ekologi och för mänsklighetens framtida existens.

Vi anser att det måste finnas möjlighet för fortsatt forskning och att arterna måste finnas kvar. Det finns ännu helt orörda områden med arter som vi inte har kännedom om. Faran är överhängande att dessa områden skadas och går om intet när de utsätts även för det som av utomstående kan uppfattas som små störningar, men som egentligen är avsevärt mer genomgripande.

Föreningen anser att det är orimligt att förstöra så viktiga ekosystem innan de är utforskade och vetenskapligt beskrivna. För att uppmärksamma detta har vi också överklagat Huddinge kommuns beslut att upphäva delar av naturreservaten.

Föreningen anser att projektet strider mot nationella och globala miljömål och att beslutet ska upphävas på den grunden.

4. Slutavvägning: 2 kap 9 § MB

Slutledning:

Regeringen har i beslutet att avvisa överklagandena över vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn inte angett att det finns särskilda skäl enligt 2 kap 9 § miljöbalken för att fastställa vägplanen, varför Naturskyddsföreningen Huddinge begär att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut på den grunden. Föreningen anser att det inte finns särskilda skäl för projektet varför regeringens beslut även ska upphävas på den grunden.

Enligt 2 kap 9 § miljöbalken får en verksamhet eller åtgärd som kan föranleda skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljön genomföras ”*endast om regeringen finner att det finns särskilda skäl*”.

Att Tvärförbindelse Södertörn är en sådan verksamhet eller åtgärd som åsyftas, råder det inget tvivel om. Det föreslagna vägprojektet skulle åstadkomma stora skador och olägenheter för både människors hälsa och miljön längs hela sträckning. Det gäller buller, avgaser, vattenföroreningar och inte minst de irreparabla skadorna på miljön inom sammanlagt de tio naturreservat som ligger inom eller i närheten av det tänkta vägområdet. Dessutom innebär vägprojektet att riksintresseområdet för friluftslivet, Hanveden skadas på ett mycket genomgripande sätt.

Som exempel på skador för både människors hälsa och miljö bifogas några bilder som illustrerar den tänkta Tvärförbindelse Södertörn, och hur den ödelägger både natur och boendemiljöer.



Figuren ovan: Trafikplats Duveberget. Gömmarens naturreservat till vänster och de närliggande bostadsområdena i Masmo-Vårby Haga och Myrstuguberget till höger.



Figuren ovan: Planerad lösning över Gömmarbäcken och ett centralt och värdefullt område i Gömmarens naturreservat.



Figuren ovan: Trafikplats Kästa med ett stort antal intilliggande bostadsområden.



Figuren ovan: Trafikplats Gladö kvarn. Här planeras det för att låta motortrafikleden och dess anslutningar byggas i det befintliga elljusspåret i friluftsområdet vid den mycket välbesökta och populära Sundby Gård.



Figuren ovan: Trafikplats Lissma. Här planeras trafikplatsen byggas invid den skapade våtmarken och det som är naturreservat. Direkt invid vägen och till höger i bild ligger hus och det stora koloniområdet.

5. Skydd för områden med värden för naturvården och friluftslivet: 3 kap 6 § MB

Slutledning:

Regeringen har i sitt beslut inte tagit ställning till innehållet i 3 kap 6 § miljöbalken varför Föreningen begär att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut på den grunden. Föreningen anser även att projektet strider mot dessa regler och att beslutet även ska upphävas på den grunden.

3 kap miljöbalken innehåller grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. 3 kap 2-9 §§ behandlar särskilda markanvändningsintressen.

Enligt 3 kap 6 § första stycket ska områden som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras natur- eller kulturvärden så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dessa värden. I sista meningen i första stycket stadgas det att ”Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas”.

I 3 kap 6 § andra stycket stadgas att områden som är av riksintresse för naturvården och friluftslivet ”skall skyddas mot åtgärder” som kan påtagligt skada naturmiljön.

För att belysa betydelsen av tillgång till tätortsnära natur med hög kvalitet och tillgänglighet kan med fördel nedanstående citat hämtas från Naturvårdsverkets och Skogsstyrelsens gemensamma remiss angående översyn av den nationella strategin för formellt skydd av skog (Regeringsuppdrag 2022-06-09, M2022/01241).

”I preciseringarna till flera av miljökvalitetsmålen, däribland Levande skogar, framhålls skogars betydelse för friluftslivet och vikten av att tätortsnära natur finns tillgänglig för människan. Utöver miljökvalitetsmålen är även målen för friluftspolitiken viktiga för strategin. Friluftslivet ses ofta som den sociala dimensionen av naturvården och att bevara goda förutsättningar för friluftsliv utgör sedan början av 2000-talet en hörnsten inom naturvårdsarbetet. Friluftspolitikens övergripande mål är att stödja människors möjligheter att vistas i naturen och utöva friluftsliv. Tre grundläggande förutsättningar är nödvändiga för friluftsliv: tillgång, tillgänglighet och kvalitet. Ett av de tio friluftslivspolitiska målen berör särskilt områdesskydd, mål 7; Skyddade områden som resurs för friluftsliv. Målet innebär att skyddade områden med värden för friluftslivet skapar goda förutsättningar för utevistelse genom förvaltning och skötsel som främjar friluftsliv och rekreation och att antalet skyddade områden vars syfte att främja friluftsliv ökar kontinuerligt.

Ett naturområde som ligger nära, är tillgängligt och har hög kvalitet har störst möjligheter att främja friluftslivet. I detta avseende är tätortsnära natur av stor betydelse eftersom tillgång till natur i närheten av människor minskar hinder såsom tidsbrist och kan bidra till en större regelbundenhet i utövandet. Den tätortsnära naturen utgör några få procent av all natur, men det är där det mesta av friluftslivet bedrivs och tillgång till och hållbar skötsel av den tätortsnära naturen är därför helt avgörande för att uppnå friluftslivsmålen. Eftersom den tätortsnära naturen är av stor vikt för många människors vardagsfriluftsliv, och sådana områden bör bevaras och förvaltas med stor hänsyn till friluftslivet, är formellt skydd av tätortsnära skog viktigt.”⁸

Det stora skogsområdet mellan Huddinge/Västra stambanan och Nynäs/Nynäsbanan utgör Stockholmsregionens sk Gröna Kil nr 7 och överensstämmer i stort med området av riksintresse för friluftslivet, Hanveden.

De tio gröna kilarna i Stockholms län är (börjar i norr och medurs):⁹

1. Järvakilen med Järva kilstråk (utgår från Järfälla kommun)
2. Rösjökilen (utgår från Rösjön, Sollentuna kommun)
3. Angarkilen (utgår från Vallentuna kommun)
4. Bogesundskilen inklusive Lidingö (utgår från Bogesundslandet, Vaxholms kommun)
5. Nacka-Värmdökilen (utgår från Nacka / Värmdö)
6. Tyrestakilen (utgår från Haninge- och Tyresö kommuner)
7. Hanvedenkilen (utgår från Huddinge kommun)
8. Bornsjökilen (utgår från Bornsjön, Salems kommun)
9. Ekerökilen (utgår från Ekerö kommun)
10. Görvålaskilen (utgår från Görvålns naturreservat, Järfälla kommun)

Sammanlagt har Botkyrka, Huddinge, Haninge och Stockholms kommuner närmare 500 000 invånare längs Västra Stambanan, södra delen av tunnelbanans Gröna linjer och Nynäsbanan. Vi vill också påminna om att Tvärförbindelse Södertörn helt skär av Bornsjökilen (som i sammanställningen nedan är markerad som nummer åtta.)

Trafikverket har inte i något avseende beaktat eller behandlat detta i vägplanen. Eftersom det är Trafikverket som svarar för intresseavvägningen mellan riksintressena enligt 3 kap 10§ miljöbalken, måste frånvaron av prövning och beaktande enligt 3 kap 6 § anses vara ett brott mot bestämmelserna i paragrafen.

Föreningen anser att projektet strider mot reglerna för skydd av värden för naturvärden och friluftslivet och att beslutet ska upphävas på den grunden.

⁸ Regeringsuppdrag 2022-06-09, M2022/01241.

⁹ [Stockholms gröna kilar – Wikipedia](#)

6. Riksintresseavvägningen: 3 kap 10 § MB

Slutledning:

Regeringen har i sitt beslut inte tagit ställning till om riksintresseavvägningen enligt 3 kap 10 § miljöbalken är korrekt, varför Naturskyddsföreningen Huddinge begär att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut på den grunden. Föreningen anser att det är Riksintresset Hanveden ska ges företräde vid en avvägning enligt 3 kap. 10 § och att regeringens beslut ska upphävas även på den grunden.

Trafikverkets bedömning att Tvärförbindelsen på ett lämpligare sätt än Riksintresset Hanveden ”*främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt*”, måste anses sakna grund och strider alltså mot 3 kap 10 § miljöbalken.

Trafikverket har dessutom en egen tolkning av reglerna i 3 kap. 10 § miljöbalken. Man skriver att det riksintresse ”*som bäst främjar en långsiktig hushållning enligt 3 kap 10 § miljöbalken*” ska ges företräde. Genom att ersätta ”*på lämpligast sätt*” med ”*bäst*” och inte särskilt nämna vattnet, marken och miljön i övrigt hoppas nog Trafikverket att läsaren ska dela Trafikverkets inställning att en väg alltid är bättre än ett område där ingen påverkan finns på marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt!

Trafikverket har ingen argumentation eller analys i vägplanen som underlag för sitt ställningstagande. Föreningen har i sitt överklagande av vägplanen noga analyserat vilket av riksintressena, Hanveden eller Tvärförbindelsen Södertörn som ska ges företräde och utvecklar det i detta avsnitt.

Definition av begreppet riksintresse

I detta ärende ställs två riksintressen mot varandra, dels riksintresse friluftsliv och dels det mycket senare skapade riksintesse för motortrafikleden. Att låta utpeka motortrafikleden som ett riksintesse var uppenbart att sätt att skynda på processen och undkomma de juridiska hinder som finns för vägprojektet.

Att sent peka ut en motortrafikled som ett riksintresse var enbart ett politiskt och strategiskt sätt i ett försök att inte låta bygget av den tänkta Tvärförbindelse Södertörn försenas ännu en gång och därmed undvika fler rättsliga lagliga prövningar. Men faktum kvarstår att det i det här fallet inte har gjorts någon prövning av avvägningen mellan riksintressen.

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.”¹⁰

“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.”¹¹

Riksintressens företräde och tätortsnära grönområden

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 meningen 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.

¹²

Föreningen vill också peka på att ingreppen i grönområden och naturreservatet innebär att områden som ingår i de gröna kilarna tas i anspråk, och att kilarnas funktion drastiskt försämras. I detta fall gäller det bland annat Bornsjökilen som sträcker sig från Salem/Botkyrka in mot Gömmaren, och att även Älvsjöskogen påverkas. Den gröna korridoren från Gömmarskogen, via Albysjöns strandskogar, över Flottsbro, genom Botkyrka bort mot Bornsjön blir ödelagd av Tvärförbindelse Södertörn. Den lilla ekodukten vid Myrstuguberget som har planerats in är en försvinnande liten kompensation jämfört med de ingrepp som planeras.

¹⁰ Riksintressen för friluftsliv (naturvardsverket.se)

¹¹ Miljökonsekvensbeskrivningen, s 21.

¹² Aldrig långt till naturen - skydd av tätortsnära natur i Stockholmsregionen, utgivningsår: 2003 ISBN 91-7281-112-9

Stockholms 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. Kilområden 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.

Tre villkor för företräde

Om ett riksintresse väg skulle kunna ha företräde framför ett riksintresse friluftsliv måste tre villkor vara uppfyllda:

1. För det första måste den del av riksintresseområdet friluftsliv som berörs vara obetydlig och sakna särskilda värden för naturvården och det rörliga friluftslivet.
2. För det andra måste riksintresseområdet för friluftslivet ligga långt ifrån tätorter.
3. För det tredje måste den aktuella vara det enda sättet att lösa transportproblemen i området.

När det gäller Tvärförbindelse Södertörn är inget av villkoren uppfyllt.¹³

Första villkoret

Den föreslagna Tvärförbindelse Södertörn går inom Riksobjektet Hanveden till cirka 80 % genom, eller i nära anslutning till naturreservat. Dessa närbelägna naturreservat omfattar totalt drygt 4700 hektar. Naturreservaten har mycket stor betydelse för det rörliga friluftslivet i södra Stockholmsområdet och har betydande naturvärden både i gamla skogar och värdefulla kulturmarker. Det första villkoret är således inte uppfyllt.

Andra villkoret

När det gäller det andra villkoret framgår det med all önskvärd tydlighet att Riksobjektet Hanveden ligger mycket nära stora befolkningskoncentrationer i södra Stockholmsregionen.

¹³ Miljökonsekvensbeskrivning Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn, s 6, mkb tvärförbindelsen kap 1-5.pdf (trafikverket.se)

Tredje villkoret

När det gäller den tredje punkten ovan, så finns det redan idag ett stort antal olika alternativa vägar för trafiken från Haninge och Nynäshamn, till exempel väg 225, väg 257, väg 259, väg 271, väg 229 och väg 73 samt Nynäsbanan. När det gäller godstrafiken till/från Norviks Hamn bör den, som **Föreningen** anført ovan, självklart i första hand gå på järnväg från hamnen.

Att ge tillstånd till Trafikverkets Tvärförbindelse med omfattande väganläggningar och en mycket stor fordonstrafik skulle allvarligt skada riksintresset Hanveden och de berörda naturreservaten samt långsiktigt försämra områdets kvaliteter för naturvården och friluftslivet.

Trafikverkets felaktiga och vilseledande bedömningar

Trafikverket skriver i vägplanen att *”den påverkan som uppstår på berörda naturreservat är acceptabel”*. Trafikverket anför vidare i vägplanen att markanspråken för Tvärförbindelsen *”medför en mycket marginell minskning av ytan i Hanveden”*.

Trafikverket har gjort värdebeskrivningar och miljöbedömningar på riksintresse Hanveden som helhet samt fördjupat det på fyra delområden.¹⁴ En tydligare redogörelse för dessa avvägningar borde ha presenterats i samband med val av korridor och i anslutning till åtgärdsvalsstudien.

Trafikverkets texter under rubriken ”Riksintresseavvägning” innehåller en hel del anmärkningsvärda och vilseledande påståenden. Trafikverket skriver att den befintliga väg 259, redan idag utgör en barriär i området och att den nya inte ökar barriäreffekten. Det är självklart att en tvåfilig bilväg med ca 8000 fordon/dygn är en mindre barriär än en fyrfilig väg med ca 50 000 fordon/dygn samt därtill planerade åtta stycken helt nya och mycket stora trafikplatser. Trafikverket skriver på ett annat ställe i vägplanen att Tvärförbindelsen bara ökar fordonstrafiken med 0,04 % i Stockholms län, men genom Riksobjektet Hanveden skulle den nya innebära en ökning av trafiken med 625 %!

Trafikverket skriver vidare att markanspråken för Tvärförbindelse Södertörn innebär en mycket marginell minskning av ytan i Hanveden, att någon beaktansvärd påverkan på kärnvärden i Hanveden inte uppstår och att bullerutbredningen är acceptabel. Sanningen är förstås den motsatta, den del av Riksobjektet Hanveden som berörs av direkt intrång av liksom från buller och luftföroreningar med mera utgör ca halva riksintressets areal i området runt . Tvärförbindelsen skulle också öka risken för andra framtida exploateringar runt , vilket utpekandet av området som riksintresse för friluftslivet, syftar till att förhindra.

Det finns skäl att betona att enligt miljöbalkens regler är inte riksintresse väg viktigare eller mer angelägen än riksintresset friluftsliv. Särskilt inte när det senare ligger i närheten

¹⁴ Bilaga 5: PM FAB 08 Hanveden, riksintresseområde för friluftsliv, Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län, Vägplan, 2020-12-10

av tätorter. Riksintresset Hanveden ligger där det ligger och kan inte flyttas eller kompenseras med skadeförebyggande åtgärder. Den skada som Tvärförbindelse Södertörn skulle åstadkomma på riksintresset Hanveden idag och för all framtid är mycket stor och kan aldrig göras ogjord.

Vid den sammanvägda bedömningen enligt 3 kap. 10 § miljöbalken, är det med beaktande av ovanstående, uppenbart att det lämpligaste sättet att främja *”en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt”* att ge riksintresseområdet Hanveden företräde framför Trafikverkets Tvärförbindelse Södertörn.

Miljöbalkens konstruktion innebär att det är den ”exploaterande” myndigheten, i detta fall Trafikverket som är skyldig att göra riksintresseavvägningen mot andra motstående riksintressen. Det är då särskilt viktigt att ”prövningsmyndigheten” gör en objektiv och rättvisande analys av de riksintressen som står mot varandra och inte på något sätt favoriserar sitt eget riksintresse. I detta ärende är det alldeles tydligt att Trafikverket redan från början har bestämt sig för att ska byggas till varje pris, så riksintresseavvägningen ger bara ett sken av objektivitet.

I dessa ärenden är det särskilt angeläget att regeringen noggrant granskar myndighetens riksintresseavvägning och tydligt klargör om avvägningen är gjord på ett opartiskt och korrekt sätt.

Om riksobjektet Hanveden

Riksobjektets Hanvedens läge och areal

Riksobjektet 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.”¹⁵

Riksobjektet Hanveden är drygt 10 800 hektar stort. Den befintliga 259, som också är ett riksintresse, går genom riksintresset Hanvedens nordöstra del. I denna del följer riksintresset Hanveden i stor utsträckning gränserna för 9 av de 10 naturreservat som påverkas av vägplanen. Naturreservaten omfattar totalt ca 4 700 hektar, d v s ca 44 % av riksintressets totala areal. Detta är en mycket stor naturreservatsareal och kan jämföras med Tyresta nationalpark och naturreservat i Stockholms län, som tillsammans omfattar ca 4 900 hektar. Den del av riksobjektet Hanveden som ligger runt väg 259 omfattar mer än 50 % av riksintressets totala areal.

Hanveden har flera mycket höga naturvärden och är ett unikt skogsområde som nyttjas flitigt av friluftslivet: “Skogslandskapet utgörs av stora skogar som till stor del är skyddade som

¹⁵ 20190215--yttrande-samrad-tvarforbindelse-sodertorn.pdf (naturvardsverket.se)

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 ...”

Tvärförbindelsens påverkan på Hanveden

Tvärförbindelsen skulle komma att allvarligt skada sju naturreservat, varav sex reservat ligger inom Riksobjektet Hanveden på sträckan mellan Huddinge och Nynäs i Jordbro. Dessutom kommer att kraftigt störa tre närbelägna naturreservat inom Riksobjektet Hanveden med buller och luftföroreningar med mera.

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.

Rättsfall och praxis (arealer) - Långådomen

Trafikverket synes sakna kännedom om det rättsfall som behandlat en liknande fråga och skapat praxis för hur man, inom områden av riksintresse, ska se på frågan när ett till ytan litet intrång planeras i ett stort område.

Det aktuella rättsfallet, Långådomen (RÅ2004:14), var ett ärende som prövades av Regeringsrätten efter en begäran om rättsprövning. Det ärende som prövades avsåg intrång i ett riksintresse av ett till ytan litet exploateringsföretag inom ett mycket större naturområde.

Regeringen beslutade att medge intrånget, men Regeringsrätten upphävde regeringens beslut i rättsprövningsärendet. Detta rättsfall kan tillämpas analogt på riksintresseavvägningen enligt 3 kap 10 § miljöbalken för Tvärförbindelse Södertörn.

Detta innebär att även om själva vägområdet för Tvärförbindelse Södertörn bara till ytan utgör en liten del av Riksintresseområdet Hanvedens totala yta, är dess negativa påverkan väsentligt mycket större genom buller, utarmning av skogsmarken utefter vägområdet, dränering av grundvatten över tunnlar, visuell störning mm.

Föreningen har i sitt överklagande över Huddinge kommuns beslut att upphäva delar av 6 naturreservat som direkt berörs av den tänkta sträckningen beräknat det direkta påverkansområdet till ca 2000 hektar. Attraktiviteten av Hanveden för friluftslivet påverkas sannolikt i ett ännu större område.

Behov av grönområden i tätorter

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 meningen 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.

Rättsfall och praxis (artskydd) - Onsalaärendena

Mark- och miljööverdomstolen har i två domar tagit ställning till hanteringen av EU:s art- och habitatdirektiv och fågeldirektivet samt artskyddsförordningen i ett vägärende som drevs av Trafikverket på Onsalahalvön i Kungsbacka kommun. Mark- och miljööverdomstolens avgöranden i Onsalaärendena (Mål nr M 13672-19 och Mål nr M 13636-19) visar entydigt att Trafikverkets hantering av artskyddsfrågorna i ärendet om Tvärförbindelse Södertörn är undermåligt. Mer om detta i annat avsnitt (rubrik 7) i detta dokument.

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 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 denna skrivelse.

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.

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”.

Föreningen anser att beslutet ska upphävas på de grunder vi redogjort för ovan.

Tätortsnära grönområde och unik natur

Området där motortrafikleden planeras är oerhört värdefullt och beskrivs så här:

“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 genom stora delar skyddad natur och även det utpekade riksintresset friluftsliv. För att undanröja problemet riksintresset friluftsliv beslutades det att även den planerade 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.”¹⁶

Länsstyrelsen i Stockholms län om riksintresse

Länsstyrelsen i Stockholms län yttrade sig 2021-12-13¹⁷ och tillstyrkte Trafikverkets vägplan för projektet Vägplan för väg 259 Tvärförbindelse Södertörn och skriver:

¹⁶ Riksintressen (huddinge.se)

¹⁷ 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 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 friluftsinträngen, men har uttryckt att trafikintressena har högst prioritet. **Föreningen** menar att det inte har gjorts någon regelmässig avvägning och att trafikintresset felaktigt har fått högst prioritet och anser att beslutet ska upphävas på den grunden.

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 motortrafikleden 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, köpt mark och avvaktat med andra projekt i väntan på en motortrafikled. Huddinge har redan betalat oerhört stora summor för att förbereda inför det tänkta statliga projektet. Så att Trafikverkets ersättning om 20 070 000 kronor till kommunen för några mindre kompensationsåtgärder för att mildra intrånget i skyddad natur kan tyckas i det närmaste försumbar.¹⁸

¹⁸ Avtal mellan Trafikverket och Huddinge kommun, Trafikverkets ärendenummer TRV 2021/139650 S Huddinge kommuns ärendenummer KS-2022/451

7. Miljöbedömningar, Brister i vägplanens hantering av artskyddet: 6 kap 1-3 §§ MB

Slutledning:

Regeringen har i sitt beslut inte tagit ställning till bristerna i Trafikverkets hantering av art och habitatskyddet varför regeringens beslut strider mot 6 kap 1-3 §§ i miljöbalken. På den grunden begär Naturskyddsföreningen Huddinge att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut. Föreningen anser även att projektet strider mot dessa regler och att beslutet även ska upphävas på den grunden.

1 § I detta kapitel finns bestämmelser om identifiering, beskrivning och bedömning av miljöeffekter vid planering av och beslut om planer och program (strategiska miljöbedömningar) och verksamheter och åtgärder.

Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

2 § Med miljöeffekter avses i detta kapitel direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på

- 1. befolkning och människors hälsa,*
- 2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,*
- 3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,*
- 4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,*
- 5. annan hushållning med material, råvaror och energi, eller*
- 6. andra delar av miljön*

Planer och program

Strategiska miljöbedömningar för planer och program

3 § En myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program som krävs i lag eller annan författning ska göra en strategisk miljöbedömning, om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Skyldigheten gäller inte

- 1. planer och program som endast syftar till att tjäna totalförsvaret eller räddningstjänsten, och*
- 2. finansiella eller budgetära planer och program*

Trafikverkets vägplan har stora brister i hanteringen av artskyddet i vägärendet. Av vägplanen framgår att 86 fridlysta arter har hittats inom området för Tvärförbindelse Södertörn.

Artskyddet regleras genom EU:s art- och habitatdirektiv och bestämmelserna i artskyddsförordningen (2007:845). Artskyddet i förordningen innebär förbud mot att genomföra vissa åtgärder, varför förekomsten av skyddade arter bör uppmärksammas tidigt i arbetet med en vägplan. För att undvika att skada skyddade arter bör Trafikverket försöka undvika lokaler där sådana arter förekommer.

När det gäller Tvärförbindelse Södertörn har Trafikverket genom att välja den föreslagna väglösningen för infrastrukturen på Södertörn tvärtom sökt upp ett område med omfattande förekomster av skyddade arter genom att förlägga sitt planerade vägprojekt genom många naturreservat som regelmässigt härbärgerar skyddade arter. En vägplan bör inte fastställas om den inte kan genomföras utan att artskyddsförbudet bryts. Enligt praxis från EU-domstolen ska dessa förbud bedömas strikt.

Vid strategiska miljöbedömningar enligt 6 kap 3 § miljöbalken för t ex en vägplan är det viktigt att Trafikverket lägger stor vikt vid förekomsten av skyddade arter. **Föreningen** vill här hänvisa till att Regeringsrätten (RÅ 2005:44, Kullaberg) upphävde ett regeringsbeslut i ett detaljplaneärende, eftersom miljökonsekvensbeskrivningen inte hade tagit upp exploaterings konsekvenser för skyddade arter som fanns inom planområdet.

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

Onsalaärendena

Mark- och miljööverdomstolens avgöranden i Onsalaärendena (Mål nr M 13672-19 och Mål nr M 13636-19) visar entydigt att Trafikverkets hantering av artskyddsfrågorna i Tvärförbindelseärendet 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 i vägplanen framgår att man i detta PM använt då gällande praxis enligt MÖD 2016:1, Klinthagen (PM sid.15-16).

Denna praxis har dock upphävt 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). Trafikverkets felaktiga juridisk utgångspunkt gör att vägplanen har omfattande brister i bedömningar av vägplanens påverkan på de enskilda arternas artskydd varför regeringen inte borde ha fastställt vägplanen. (Onsala-ärendet finns även kort beskrivet tidigare i detta dokument.)

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.”¹⁹

“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.”²⁰

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.”²¹

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

¹⁹ Miljökonsekvensbeskrivning, Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn.

²⁰ Miljökonsekvensbeskrivning, Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn, s 28.

²¹ pm_artskydd.pdf (trafikverket.se)

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 vägplanens 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.

Regeringen har i sitt beslut inte tagit ställning till bristerna i Trafikverkets hantering av art och habitatskyddet varför regeringens beslut strider mot 6 kap 1-3 §§ i miljöbalken. På den grunden begär **Föreningen** att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut. Föreningen anser även att projektet strider mot dessa regler och att beslutet även ska upphävas på den grunden.

8. Miljökonsekvensbeskrivningen: 6 kap 35 § MB

Slutledning:

Regeringen har i sitt beslut inte tagit ställning till om miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller lagkraven i 6 kap 35 § miljöbalken varför Naturskyddsföreningen Huddinge begär att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut på den grunden. Föreningen anser även att projektet strider mot dessa regler och att beslutet även ska upphävas på den grunden.

Miljökonsekvensbeskrivningen i den specifika miljöbedömningen:

35 § Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla

- 1. uppgifter om verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, utformning, omfattning och andra egenskaper som kan ha betydelse för miljöbedömningen,*
 - 2. uppgifter om alternativa lösningar för verksamheten eller åtgärden,*
 - 3. uppgifter om rådande miljöförhållanden innan verksamheten påbörjas eller åtgärden vidtas och hur de förhållandena förväntas utveckla sig om verksamheten eller åtgärden inte påbörjas eller vidtas,*
 - 4. en identifiering, beskrivning och bedömning av de miljöeffekter som verksamheten eller åtgärden kan antas medföra i sig eller till följd av yttre händelser,*
 - 5. uppgifter om de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa de negativa miljöeffekterna,*
 - 6. uppgifter om de åtgärder som planeras för att undvika att verksamheten eller åtgärden bidrar till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. inte följs, om sådana uppgifter är relevanta med hänsyn till verksamhetens art och omfattning,*
 - 7. en icke-teknisk sammanfattning av 1-6, och*
 - 8. en redogörelse för de samråd som har skett och vad som kommit fram i samråden.*
- Lag (2017:955).*

Trafikverkets åtgärdsvalsstudie i detta vägärendet måste betecknas som undermålig. De alternativa lösningar som Trafikverket har studerat synes valda så att de inte ska kunna konkurrera med det alternativ för lösningen av infrastrukturen på Södertörn som Trafikverket redan på förhand bestämt sig för. Upplägget kan liknas vid en skenprocess för att leva upp till kraven på en miljökonsekvensbeskrivning.

Föreningen har i denna skrivelse också beskrivit hur illa arbetet med åtgärdsvalsstudien sköttes, och att slutresultatet föreföll förutbestämt. **Föreningen** anser att reglerna för hur en miljökonsekvensbeskrivning inte har följts och att beslutet ska upphävas också på den grunden.

9. Artikel 6.4 Miljökonsekvensbeskrivningsdirektivet - Allmänheten och yttrande

Slutledning:

Regeringen har i sitt beslut inte prövat om Trafikverket har följt artikel 6.4 i EU:s MKB direktiv varför Naturskyddsföreningen Huddinge begär att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut på den grunden.

Naturskyddsföreningen menar att beslutet att fastställa vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn måste upphävas eftersom miljöbedömningen inte lever upp till kraven i någon av artiklarna 6.4 och 3.1 i MKB-direktivet. Föreningen anser även att beslutet ska upphävas på den grunden.

Enligt artikel 6.4 i EU:s MKB-direktiv ska allmänheten få yttra sig i ett tidigt skede av ett infrastrukturprojekt. I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie diskuterades olika förslag och åtgärder för att lösa infrastrukturfrågorna på Södertörn.

Någon bred debatt som nådde ut till allmänheten i Stockholms län tog dock inte Trafikverket initiativ till. Troligen därför att man på myndigheten redan i ett tidigt skede bestämt sig för att satsa på det som kom att kallas Tvärförbindelse Södertörn.

Trafikverkets process i detta ärende strider således helt mot ambitionerna i EU:s MKB-direktiv.

Underlåtenhet att bedöma andra alternativa transportsätt

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.

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. Trafikverkets process i detta ärende strider således helt mot ambitionerna i EU:s MKB direktiv. **Föreningen** anser även att beslutet ska upphävas på den grunden.

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.

Trafikverkets och Huddinge kommuns bristande hantering

Svårigheter att se helheten i projektet

Ifråga om upphävande av tidigare detaljplaner har **Föreningen** 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 detaljplan för Haga VII Botkyrka – Glömsta 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 karakteriserat 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.

FASTSTÄLLESEBESLUT

Föreningen noterade och framförde tidigt att dokumentet Fastställelsebeslut i sin helhet saknades på Trafikverkets hemsida och därmed inte var 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. Detta uttryckte vi också i samband med vårt överklagande 2022-12-30. Vi uttryckte det som följer:

“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 erfarit 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 intetsärande. 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.”

Det här är synpunkter vi återkommer till och **Föreningen** anser att Trafikverket på många sätt har försvårat 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 fastställelsebeslutet uppgav Trafikverket endast 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 mycket svårt att hitta hur överklagandeförfarandet går till.

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

10. Miljökvalitetsnormer för buller, vatten och luft

Slutledning:

Regeringen har i sitt beslut inte tagit ställning till om Tvärförbindelse Södertörn strider mot miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken varför Naturskyddsföreningen Huddinge begär att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut på den grunden. Föreningen anser att miljökvalitetsnormer för buller, vatten och luft överträds. Även av detta skäl ska regeringens beslut upphävas.

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.

Buller

I miljökonsekvensbeskrivningen framgår att:

”För buller medför ökade trafikflöden att trafikbullernivåer från 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.”

Föreningen 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 ökningar 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.”

Föreningen finner det oacceptabelt att de bullernivåer som kommer att orsakas av Tvärförbindelse Södertörn 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 bullerskyddsåtgärderna 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 ärendet. Det gäller både det buller som kommer att utbreda sig i naturen och i de mycket uppskattade frilufts-områdena. Där 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 det förra överklagandet.

Föreningen anser att miljö kvalitetsnormer för buller överträds. Även av detta skäl ska regeringens beslut upphävas.

Vatten

Ytvatten

Ytvatten definieras som sjöar, vattendrag, hav och våtmarker. Exempel på vatten som bedöms kunna påverkas av den planerade vägen är ytvattenförekomster, övriga ytvatten, dricksvattenförekomster, ytvattentäkter och fiskevatten samt våtmarker och sumpskogar.

Ytvattnets flöde följer i allmänhet landskapets topografi. Utöver topografin påverkar markanvändningen vattnets avrinning, det gäller till exempel andelen hårdgjorda ytor, anlagd dränering, diken och kulvertar. Tre huvudavrinningsområden berörs av den planerade vägen: Norrström, Tyresån samt kustavrinningsområdet mellan Tyresån och Trosaån.

Planförslaget berör sammanlagt fem sjöar och ett vattendrag som av Vattenmyndigheten pekats ut som ytvattenförekomster. Planförslaget berör även andra sjöar och ett flertal vattendrag som inte utpekats som vattenförekomster. Dessa berörs genom att de är recipient av vägdagvatten eller att de behöver grävas om eller kulverteras.²²

Mängden vägdagvatten kommer att öka

Planförslaget innebär en större andel hårdgjord yta jämfört med befintlig väg 259 vilket i sin tur medför en ökad mängd dagvatten. Genom att trafikmängden kommer att vara högre på tvärförbindelsen i jämförelse med på befintlig väg 259 bedöms även föroreningsmängderna i dagvattnet att öka.²³

Det finns åtgärder för att rena vägdagvatten, men faktum kvarstår att förslaget innebär en helt ny motortrafikled, och en ny tillkommande påverkan. Det är också viktigt att komma ihåg att mycket av reningsåtgärderna sker i öppna diken, där beväxta grässlåtar förväntas rena mycket av föroreningarna i vägdagvattnet. Utöver de vanliga föroreningar som transporteras i vägdagvatten, ser vi med stort allvar på eventuella olyckor med kemiska utsläpp som riskerar att nå ut i naturen i områden där det saknas skyddsåtgärder.

²² Miljökonsekvensbeskrivning Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län Vägplan, 2020-12-10 Projektnummer: 145326, s 150. [miljokonsekvensbeskrivning_kap_6_del2.pdf\(trafikverket.se\)](#)

²³ Miljökonsekvensbeskrivning Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län Vägplan, 2020-12-10 Projektnummer: 145326, s 165. [miljokonsekvensbeskrivning_kap_6_del2.pdf\(trafikverket.se\)](#)

De sjöar och vattendrag som finns i det berörda området är mycket känsliga och deras status bedöms inte som god. Vi finner de åtgärder som beskrivs som alltför osäkra och bristfälliga. Ett exempel vi kan lyfta upp är Albysjön:

Vid beräkning av de totala föroreningsmängderna inkluderat de delar av befintlig väg 259 som kommer att kvarstå efter utbyggnaden av tvärförbindelsen (och som inte ingår i planförslaget) kommer dock de totala föroreningsmängderna till Albysjön att öka (se tabell 6.6.3). Detta gäller för samtliga beräknade föroreningar. Åtgärder för att rena dagvatten från de sträckor av befintlig väg 259 som kvarstår kan därmed komma att krävas för att säkerställa att möjligheten att uppnå MKN för vattenförekomsten inte påverkas negativt. Detta är också av vikt i och med att Albysjön ligger inom den primära zonen för Mälarens vattenskyddsområde.²⁴

Grundvatten

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."²⁵

Föreningen ifrågasätter detta och tycker att det verkar vara en väldigt lättvindig och summarisk bedömning, särskilt mot bakgrund av att projektet också inkluderar två tunnlar, med tillfällig och permanent bortledning och sänkning av grundvatten.

Föreningen anser att miljökvalitetsnormer för vatten överträds. Även av detta skäl ska regeringens beslut upphävas.

Luft

Luftföroreningshalterna kommer att öka

Kort sammanfattat visar flera rapporter att luftkvaliteten längs den planerade Tvärförbindelse Södertörn avsevärt kommer att försämrats. Beräkningar och prognoser utgår från olika scenarier och en av dem är skillnader mellan nollalternativ och utbyggnadsalternativet. Och för Tvärförbindelse Södertörn ser vi att luftföroreningshalterna längs den nya vägdragningen ökar i utbyggnadsalternativet.²⁶

Vad det gäller luftkvalitet väljer vi också att citera ett stycke ur Miljökonsekvensutredningen, som visar att livsförhållandena också för människor kommer att försämrats drastiskt:

²⁴ Miljökonsekvensbeskrivning Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län Vägplan, 2020-12-10 Projektnummer: 145326, s 165. [miljokonsekvensbeskrivning_kap_6_del2.pdf\(trafikverket.se\)](#)

²⁵ mkb_tvärförbindelsen_kap1-5.pdf(trafikverket.se), Miljökonsekvensbeskrivning, Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn, s 10.

²⁶ Luftkvalitetsutredning för Tvärförbindelse Södertörn, Spridningsberäkningar för halter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO2) år 2045, 2020-02-19, SLB-analys vid Miljöförvaltningen i Stockholm, handläggare Boel Lövenheim, s. 48 och s 58.

“För luftkvalitet bedöms planförslaget medföra måttliga till stora negativa konsekvenser för människors hälsa. Stora negativa konsekvenser för människors hälsa avser vistelse utmed väg E4/E20 där miljökvalitetsnormen för PM10 överskrids. Vid E4/E20 finns tre fastigheter (ej bostadshus) och en befintlig gång- och cykelväg som bedöms få överskridande av MKN för PM10. Bostadsområdet vid Masmo bedöms få måttligt negativa konsekvenser då delar av området får halter över miljömålet för PM 10.”²⁷

Stora osäkerheter i beräkningsmodellerna

Det finns stora osäkerheter i de beräkningar av luftföroreningar som gjorts för Tvärförbindelse Södertörn. Osäkerheterna sammanhänger bland annat med att det är svårt att veta hur fordonsflottan kommer att utvecklas, och framför allt också hur stor andel av fordonen som kommer att använda dubbdäck. Det är sådana osäkerheter som åtföljer de flesta vägprojekt.

Det talas ofta om att utsläppen från den framtida trafiken kommer att bli lägre och det finns förhoppningar om bättre bränsle och att elbilar skulle vara en lösning. Det kan i vissa delar vara sant, men det är tydligt att problemet med partiklar kommer att vara fortsatt mycket stort och svårt att hantera, alldeles oavsett val av bränsle. Vanliga däck som möter vägbanan ger upphov till slitage av både däck och vägbanan, och det sprids partiklar. Mängden partiklar ökar också i takt med högre hastigheter. Och när fordonen använder dubbdäck blir slitaget på vägbanan mycket stort och ett allvarligt problem. Delar av detta finns beskrivet i rapporten “Luftkvalitetsutredning för Tvärförbindelse Södertörn Spridningsberäkningar för halter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO2) år 2045” (2020).

För Tvärförbindelse Södertörn finns det också en annan svårighet som gör att det är svårt att förutse spridningen av de ökade luftföroreningarna. I början och slutet av varje tunnel finns det tunnelmynningar som är placerade i svår och kuperad terräng, som gör att det är svårt att förutse spridningen. De planerade tunnelmynningarna är i flera fall tänkta att placeras i och intill stora bostadsområden, vilket vi ser som ytterst problematiskt. Det gäller exempelvis i Masmo-Vårby-Haga och Myrstuguberget, men det finns också andra platser där halterna kommer att överstigas. Nedan ses några av de kritiska platser där luftföroreningarna blir särskilt höga i anslutning till bostadsområden, beräknat utifrån utbyggnadsalternativet år 2045:

²⁷ Miljökonsekvensbeskrivning Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län Vägplan, 2020-12-10 Projektnummer: 145326, s 8. [miljokonsekvensbeskrivning_kap_1_5.pdf\(trafikverket.se\)](#)

- E4/E20 och Masmotunnelns västra mynning
I området riskerar miljö kvalitetsnormen för PM10 att överskridas vid några befintliga byggnaders fasad närmast E4/E20, se Figur 27. Miljömålet uppnås inte för ett antal byggnader inom ca 50-300 meter från E4/E20:s vägmitt.²⁸

De boende, speciellt de som bor närmast den planerade motorvägen, kommer att drabbas av hälsoskadliga bullernivåer och halter av luftföroreningar. Redan idag påverkas boenden i Masmö/Vårby av buller, luftföroreningar från E4/E20. Det kommer naturligtvis att öka i och med byggnationen av Tvärförbindelse Södertörn, något som Trafikverket själva bekräftar i miljökonsekvensbeskrivningen.

- Flemingsbergstunneln
Miljö kvalitetsnormen beräknas inte överskridas för NO2 år 2045 vid Flemingsbergstunnelns mynning eller längs Huddinge söder och norr om trafikplats Solgård, se Figur 34. Miljö kvalitetsnormen för PM10 beräknas överskridas vid tunnelmynningen och ca 200 meter väster om mynningen, se Figur 35. (Hänvisningen refererar till figur i Miljökonsekvensbeskrivningen och är inte medtagen i denna skrivelse.)
- Flemingsbergstunneln
Flemingsbergstunnelns östra mynning Miljö kvalitetsnormen beräknas inte överskridas för NO2 år 2045, se Figur 37. Miljö kvalitetsnormen för PM10 beräknas överskridas på cirka 100 meters avstånd på vardera sidan om mynningen och ca 200 meter söder om mynningen, se Figur 38. Nära mynningen utgör mynningsutläppet den större delen av halterna. På större avstånd avtar mynningsens bidrag och utsläpp från ytvägnätet utgör istället det största haltbidraget längs.²⁹

Notering: Figurerna som det hänvisas till är inte medtagna i vår skrivelse.

Föreningen anser att miljö kvalitetsnormer för luft överträds. Även av detta skäl ska regeringens beslut upphävas.

²⁸ Luftkvalitetsutredning för Tvärförbindelse Södertörn, Spridningsberäkningar för halter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO2) år 2045, 2020-02-19, SLB-analys vid Miljöförvaltningen i Stockholm, handläggare Boel Lövenheim, s. 37,

²⁹ Luftkvalitetsutredning för Tvärförbindelse Södertörn, Spridningsberäkningar för halter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO2) år 2045, 2020-02-19, SLB-analys vid Miljöförvaltningen i Stockholm, handläggare Boel Lövenheim, s. 40.

11. Klimatlagen: 2 § Klimatlagen (2017:720)

Slutledning:

Regeringen har i sitt beslut inte tagit ställning till om Tvärförbindelse Södertörn strider mot klimatlagen och då särskilt 2 §, varför Naturskyddsföreningen Huddinge begär att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut på den grunden. Föreningen anser även att projektet strider mot denna lag och att beslutet även ska upphävas på den grunden.

Vägplanen strider mot 2 § klimatlagen (2017:720) och fastställda miljö-och klimatmål samt motverkar möjligheterna att skapa en energieffektiv infrastruktur.

2 § Regeringen ska bedriva ett klimatpolitiskt arbete som

- 1. syftar till att förhindra farlig störning i klimatsystemet,*
- 2. bidrar till att skydda ekosystemen samt nutida och framtida generationer mot skadliga effekter av klimatförändring,*
- 3. är inriktad på att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser och att bevara och skapa funktioner i miljön som motverkar klimatförändring och dess skadliga effekter, och*
- 4. vilar på vetenskaplig grund och baseras på relevanta tekniska, sociala, ekonomiska och miljömässiga överväganden.” (2 § Klimatlagen).*

Även om klimatlagen inte i första hand är avsedd att tillämpas på enskilda projekt, är Tvärförbindelse Södertörn ett så stort och principiellt viktigt ärende att det framstår som rimligt att Högsta förvaltningsdomstolen prövar om regeringens beslut att avslå överklagandena över Trafikverkets vägplan strider mot klimatlagen bl.a. genom att den

- motverkar arbetet med att förhindra farliga störningar i klimatsystemet
- motverkar arbetet med att skydda ekosystemen och att skydda nutida och framtida generationer mot skadliga effekter av klimatförändring
- inte är inriktad på att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser

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 för Tvärförbindelse Södertörn strider mot svensk klimatlag och klimatmål för trafiksektorn. Beslutet 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.

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”.³⁰

Klimaträttsutredningen

Klimaträttsutredningens (SOU 2022:21) slutbetänkande Rätt för klimatet redovisades 2022-05-18. Slutsatsen av utredningen är att bil- och lastbilstrafiken måste minska kraftigt för att rädda klimatet. Trafikverkets Vägplan för väg 259, Tvärförbindelse Södertörn, visar tydligt att myndigheten inte har uppfattat signalerna om omställning av vårt samhälle, för att uppnå de fastställda klimat- och miljömålen. Vägplanen innebär en fortsatt satsning på en ännu mer omfattande bil- och lastbilstrafik i Stockholms län, det vill säga helt i strid med Klimaträttsutredningens förslag.

Godstrafik måste styras över till järnväg

För att rädda klimatet, miljön och naturen och för att skapa ett energieffektivt transportsystem, måste samhället kraftfullt styra mot en infrastruktur som bygger på att bil- och lastbilstrafiken ska minska avsevärt. I ett samhälle med ett energieffektivt transportsystem går godstrafiken i så stor utsträckning som möjligt på järnväg. Att satsa på elektrifiering av lastbilstrafiken bidrar inte till en energieffektivisering av trafikapparaten.

Trafiken från Norviks hamn går enligt uppgift nästan helt på lastbil, trots att hamnen har byggt en järnvägsanslutning till Nynäsbanan det vill säga det är fullt möjligt att redan idag transportera huvuddelen av godset till/från hamnen med eldrivna godståg.

³⁰ Samrådsredogörelse, Väg 259, Tvärförbindelse Södertörn, Vägplan, 2021-01-25, sid 8.

För att uppnå detta krävs det dock betydande insatser från Trafikverket för att förbättra möjligheterna att köra många godståg i båda riktningarna på Nynäsbanan. Det behöver byggas dubbelspår på hela Nynäsbanan ända ned till Nynäshamn, liksom en direktförbindelse mellan Nynäsbanan och Västra Stambanan för den omfattande godstrafiken från Norviks Hamn som skall vidare mot Södertälje och Mälardalen. Dessa investeringar i järnvägsnätet skulle också kraftigt förbättra förutsättningarna för tågpendlingen på Södertörn.

Trafikverket visar dock inget intresse av att flytta över godstrafiken till/från Norviks Hamn på järnväg, eftersom en sådan överflyttning skulle göra Tvärförbindelse Södertörn helt olönsam utifrån samhällsekonomisk utgångspunkt och alltså därför inte får komma till stånd.

Föreningen anser även att projektet strider mot 2§ Klimatlagen och att beslutet upphävs på den grunden.

12. Otillräckliga kompensationsåtgärder 7 kap. 7 § MB

Slutledning:

De kompensationsåtgärder som har föreslagits med anledning av intrång i/upphävande av naturreservat är otillräckliga. Föreningen anser av detta skäl att vägplanen strider mot 7 kap. 7 § miljöbalken och beslutet ska därför upphävas på den grunden.

Nuläge

Arbetet med en tvärförbindelse har pågått i flera decennier. Målpunkterna har varit desamma men utformningen har skiftat lite. I nuvarande förslag har vägen och dess övriga anläggningar blivit ett enormt stort projekt, som inte ligger i fas med vare sig miljö- eller klimatmål. Föreningen har överklagat ärendet om vägplanen och vi har även överklagat Huddinge kommuns beslut om upphävande av delar av naturreservat.

Huddinge kommun och grannkommunerna har, i väntan på att motortrafikelden ska realiseras, arbetat aktivt med att förbereda för densamma. Huddinge kommun arbetar med detaljplaner och upphävande av befintliga naturreservat, trots att beslutet om vägen ännu inte är färdigbehandlat.

De föreslagna kompensationsåtgärderna som hittills föreslagits är ytterst bristfälliga och otillräckliga och är mycket långt ifrån de ambitioner som finns skrivna i lagen.

Kompensationsåtgärderna är otillräckliga och feltolkade

Reglerna för kompensationsåtgärder för intrång i naturreservat och upphävande av delar eller hela naturreservat finns i 7 kap 7§ fjärde stycket miljöbalken. Där stadgas att ett upphävande får meddelas ”endast” om intrånget ”kompenseras i skälig utsträckning på naturreservatet eller på något annat område”.

Kompensationsåtgärder måste ske för varje naturreservat för sig. Intrånget ska kompenseras i skälig utsträckning för varje enskilt naturreservat som berörs. Med hänvisning till att de berörda 6 naturreservaten har olika syften och föreskrifter måste intrånget av Tvärförbindelsen Södertörn prövas för varje naturreservat för sig.

Föreningen utvecklar detta och vill visa på exempel från några av reservaten och samtidigt också titta på reservatens olika syften.

Tydligt att kompensationen är helt feltolkad

Trafikverkets arbete med kompensationsåtgärder är felaktig och det är uppenbart att Trafikverket tolkar uppgiften helt fel. Föreningen noterar att det finns ett antal så kallade kompensationsåtgärder i ärendet, men det är inte per definition någon kompensation utan de bidrar bara till att i någon grad mildra konsekvenserna av det intrång som man räknar med att Tvärförbindelsen kommer att ge.

En reell kompensation skulle förslagsvis kunna vara att skydda större värdefulla arealer, och därmed bidra till att koppla ihop grönstruktur i regionen. Länsstyrelsen i Stockholm tog år 2003 fram ett program tillsammans med Landstingets regionplane- och trafikkontor samt 23 av länets kommuner. Arbetet var svaret på ett regeringsuppdrag som gavs 2002, Arbetet resulterade i en rapport som gavs ut av länsstyrelsen, rapporten heter Aldrig långt till naturen, Skydd av tätortsnära natur i Stockholmsregionen.³¹

Det finns flera intressanta områden i Huddinge som är skyddsvärda och borde ha diskuterats och funnits med i det här ärendet och då hade man kunnat ställa sig bakom att det handlar om verklig kompensation. Föreningen pekar på att områdena Kynäsberget och Flottsbro skulle vara aktuella för ett sådant arbete. De områdena är skyddsvärda och hotade på sikt och det har gjorts förberedande arbete för att försöka skydda dem förut. När det gäller Kynäsberget vet vi också att Stockholms stad har gjort sin del av uppgiften, som Huddinge och Stockholm initierade, men att Huddinge sedan inte återupptagit sitt arbete och inte tagit sitt ansvar. Med kunskap om att det finns en gedigen erfarenhet och kunskap om Kynäsbergets värde för grönstrukturen, och att mycket av förberedelserna redan har gjort för att ge området ett skydd, så finner vi det märkligt att det området inte har lyfts in i det här ärendet.

Föreningen riktar skarp kritik mot att åtgärder i form av exempelvis “bättre skyltning” ses som kompensationsåtgärder. Det är åtgärder som självklart är bra, men det kan inte i något sammanhang kallas för kompensationsåtgärder. Det finns flera sådana kortvariga insatser och åtgärder med i ärendet. Kompensationsåtgärder ska vara av långvarig och permanent karaktär, och vad bryr sig de olika rödlistade arterna och djuren om ifall det finns nya uppsatta skyltar eller kartor?

Nedan följer några exempel på de åtgärder som vi ifrågasätter om de juridiskt verkligen kan kategoriseras som “kompensationsåtgärder”?

- Byta ut kartor (Gömmaren)
- Nytt skyltställ (Gömmaren)
- Informationspaket (Flemingsbergsskogen)
- Nya skyltställ (Orlängen)
- Byta ut kartor (Orlängen, Björksättrahalvön, Lissmadalen, Paradiset)

Det går tydligt att läsa på Trafikverkets webbplats att beslutet om upphävande av delar i flera naturreservat är helt fel i grunden, och att ett av skälen är att alla reservat läggs samman i ett

³¹ Aldrig långt till naturen Skydd av tätortsnära natur i Stockholmsregionen, rapport 2001:01

och samma ärende. Detta trots att reservatens föreskrifter skiljer sig åt, samt också att dess syften och planerade intrång skiljer sig markant åt. Vi kan exemplifiera det genom att det tydligt är uttryckt att de föreslagna kompensationsarealerna planeras ingå i Orlångens naturreservat, och att det ska anses som arealer som upphävs och går om intet också i samtliga reservat.

“Orlångens naturreservat utökas med ett område vid Sörskogen och ett område som kallas för ”Nya Smedstorp”. Totalt kommer Orlångens naturreservat utökas med cirka 48 hektar och detta kompenserar för Tvärförbindelsen Södertörns total markintrång om cirka 40 hektar för samtliga berörda naturreservat inom Huddinge kommun (cirka 26 hektar permanent vägrätt och cirka 15 med tillfällig nyttjanderätt).”³²

Föreningen anser av kompensationsåtgärderna är fullständigt otillräckliga och strider mot 7 kap. 7 § miljöbalken och beslutet ska därför upphävas på den grunden.

³² Väg 259, Tvärförbindelse Södertörn - www.trafikverket.se

13. Trafikverket kritiseras av flera myndigheter

Slutledning:

Regeringen har i sitt beslut inte beaktat de statliga myndigheternas skarpa kritik av Tvärförbindelse Södertörn. Enligt artikel 8 i MKB-direktivet ska resultaten av samråden vederbörligen beaktas. Beslutet strider därför mot MKB-direktivet varför Naturskyddsföreningen Huddinge begär att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut på den grunden.

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

Naturvårdsverkets skarpa kritik av har nonchalerats

Föreningen har tagit del av Naturvårdsverkets samtliga remissyttranden om projekt Tvärförbindelse Södertörn, och uppskattar att Naturvårdsverket i sin myndighetsroll har varit tydliga och uttryckt sin kritik av det otidsenliga motorvägsprojektet. Vi finner det dock anmärkningsvärt att Trafikverket inte tycks ha tagit någon notis av den skarpa kritiken.

Föreningen instämmer i Naturvårdsverkets yttranden och kritiska synpunkter som framställdes 2016-04-28, 2017-01-27, 2019-02-15³³ och 2021-03-09.³⁴

Nedan citerar vi valda delar ur de tre remissyttrandena som Naturvårdsverket har lämnat i anledning av Tvärförbindelse Södertörn. Föreningen noterar att dessa yttranden inte längre finns publicerade på någon av myndigheternas webbplatser, vilket vi tycker är högst olyckligt ur demokratisk synpunkt.

³³ 20190215--yttrande-samråd-tvärförbindelse-södertörn.pdf (naturvardsverket.se)

³⁴ Microsoft Word - pdf-1390745994361437550 (naturvardsverket.se)

2016-04-28 Yttrande	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.
2017-01-27 Yttrande	“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. 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. Naturvårdsverket efterfrågar Trafikverkets bedömning av om Tvärförbindelse Södertörn är ett projekt som regeringen kan förbehålla sig rätten att tillåtlighet pröva enligt 17 kap. miljöbalken.”
2019-02-15 Yttrande	“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. 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.
2019-04-11 Underrättelse	“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.”
2021-03-09	“Trafikplanering inom klimatmålets ram 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.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 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 3 . I andra underlag från Trafikverket har också framkommit att den kraftiga ökning 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.” Not: Naturvårdsverket anför också en rad andra mycket kritiska synpunkter mot andra delar i projektet.
--	---

Mot bakgrund av Naturvårdsverkets skarpa kritik av Tvärförbindelse Södertörn så trodde vi nog inte att slutresultatet skulle bli som det presenteras nu. Vi har aldrig erfarit att en myndighet så tydligt och öppet i remissyttranden varit så kritisk mot en annan myndighet. Men Trafikverket tycks inte ha tagit något intryck av Naturvårdsverkets synpunkter.

Vi noterar att Naturvårdsverkets samtliga tidigare remissyttranden (de vi refererar till ovan) inte längre finns tillgängliga på vare sig Trafikverkets eller Naturvårdsverkets webbplatser.

Föreningen anser att regeringen inte tagit tillräcklig hänsyn till de statliga myndigheternas skarpa kritik. Beslutet strider även direkt mot MKB-direktivet varför **Föreningen** begär att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut.

14. Komplettering

Följande avsnitt utvecklar ett resonemang som förs i avsnitt 3. Val av plats: 2 kap 6 § MB. Hänvisningen till detta avsnitt ses under rubriken "Snäv åtgärdsvalsstudie och alternativet järnväg exkluderades felaktigt 2014".

Alternativredovisning, miljöbedömningsförordningen etc

Föreningen menar att Trafikverket i miljökonsekvensbeskrivningen inte har redovisat undersökta alternativ som är möjliga i fråga om storlek och omfattning samt alternativa sätt att nå syftet med projektet. Det innebär att kraven i 17 § 3 och 4 miljöbedömningsförordningen inte är uppfyllda. Dessa krav preciserar kraven i 6 kap. 35 § miljöbalken som enligt 16 b § väglagen ska vara uppfyllda. Nämnda lagrum genomför artikel 5.1 d och bilaga 4 till MKB-direktivet.

Därutöver menar föreningen att alternativredovisningens brister innebär att Trafikverket inte visat att valet av plats är lämpligt med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Det innebär att kraven i 2 kap. 1 och 6 §§ inte är uppfyllda vilket de enligt 3 a § väglagen måste vara för att vägplanen ska kunna fastställas. Rättsföljden av dessa brister är att regeringens beslut ska upphävas.

Alternativ avseende storlek och omfattning

Trafikverket har undersökt betydligt fler alternativ än vad som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas endast alternativa platser för och utformningar av motortrafikleden vilket krävs enligt 17 § 1 och 2 p. miljöbedömningsförordningen. Däremot redovisas inte några alternativ avseende projektets storlek och omfattning vilket krävs enligt 17 § 3 p. miljöbedömningsförordningen. Alternativen till motortrafikleden som undersöktes i åtgärdsvalsstudien redovisas inte heller av Trafikverket i miljökonsekvensbeskrivningen.

Att alternativ avseende projektets storlek och omfattning ska redovisas var för svenskt vidkommande en nyhet som infördes till följd av ändringsdirektivet.¹⁸⁵ Det saknas praxis med anledning av det nya kravet för verksamheter med betydande miljöpåverkan generellt och för vägar specifikt. Föreningen anser att alternativ avseende projektets storlek och omfattning för en väg måste anses vara en annan typ av väg som är större eller mindre, har fler eller färre körfält och lägre eller högre hastighet. Det överklagade beslutet avser en motortrafikled och samtliga alternativ som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen är motortrafikleder med olika sträckningar.

Som föreningen redogjort för ovan har Trafikverket i ett tidigt skede av planläggningen och miljöbedömningen begränsat de två processerna till att enbart undersöka vägar som utformas som mötesfri motortrafikled med referenshastighet 80-100 km/h. Det innebär att miljöbedömningsprocessen aldrig har kunnat undersöka alternativ avseende storleken eller omfattningen. Mot denna bakgrund är det uppenbart att miljökonsekvensbeskrivningen inte lever upp till kraven i 17 § 3 p. miljöbedömningsförordningen vilket innebär att miljökonsekvensbedömningen inte kan slutföras och därför måste regeringens beslut upphävas.

Alternativa sätt att uppnå syftet med verksamheten

Vad gäller de alternativ som Trafikverket undersökt under arbetet med åtgärdsvalsstudien så vill föreningen påpeka att det framgår av MKB-direktivets lydelse, se artikel 5.1 och bilaga 4 punkt 2, att alternativ som undersökts av exploatören ska redovisas. Att det är alternativ som exploatören undersökt som ska redovisas framgår inte av 6 kap. 35 § miljöbalken. I 17 § miljöbedömningsförordningen är det endast 3 p. som till sin lydelse ger uttryck för att det är undersökta alternativ som ska redovisas.

Trafikverket har undersökt alternativa sätt att nå syftet med Tvärförbindelse Södertörn. Det skedde innan planläggnings- och miljöbedömningsprocessen formellt sett hade inletts. Undersökningen skedde inom ramen för åtgärdsvals-studien och inbegrep undersökningar av en mängd olika alternativ.

Föreningen anser att kravet på att redovisa undersökta alternativ inte kan inskränkas till sådana alternativ som undersökts sedan den formella miljöbedömningsprocessen påbörjats. En sådan tolkning av kravet skulle göra det möjligt för exploatörer att begränsa miljökonsekvensbeskrivningens innehåll genom att påbörja miljöbedömningsprocessen i ett sent stadium av den faktiska planeringen. Det skulle dessutom strida mot vad EU-domstolen uttalat i Holohan om att alternativ ska redovisas ”även om ett sådant alternativ förkastats redan på ett tidigt stadium”.

Det är även så att den berörda allmänheten, i samband med flera av de samråd som ägt rum, har framfört att Trafikverket borde ha undersökt alternativ som ingick i åtgärdsvalsstudien. Av EU-domstolens uttalanden i Holohan framgår att alternativredovisningen ska avse ”alla huvudalternativ som exploatören har övervägt, oavsett om de ursprungligen övervägts av densamme eller av den behöriga myndigheten eller om de lagts fram av vissa berörda parter”.

I det svenska genomförandet har alternativa sätt att uppnå syftet särreglerats på så sätt att det krävs att länsstyrelsen begärt en redovisning av alternativa sätt att uppnå syftet för att kravet ska gälla mot verksamhetsutövaren. En sådan tröskel för kravet på alternativredovisningen strider mot MKB-direktivet.

I Kyrkviken i Arvika uttalar sig HD om den svenska lagkonstruktionen som vid tiden för HD:s avgörande återfanns i 6 kap. 7 § tredje stycket miljöbalken. Av domen framgår följande.

I vad mån det behövs en redovisning av alternativa sätt att uppnå verksamhetens grundläggande syfte är således i första hand en fråga som länsstyrelsen har att ta ställning till och frågan skall inte, när länsstyrelsen inte fattat något beslut enligt 7 § tredje stycket, föras in i bedömningen av om en miljökonsekvensbeskrivning motsvarar kraven enligt 7 § andra stycket 4. Detta hindrar dock inte att frågan om alternativa sätt aktualiseras hos domstolen, men då inom ramen för den materiella bedömningen av tillståndsansökningen, vilket också skett i detta fall.

Det är för föreningen uppenbart att miljökonsekvensbeskrivningen inte uppfyller kravet på att redovisa alternativ som undersökts av Trafikverket. Inom ramen för åtgärdsvalsstudien har andra sätt än en mötesfri motortrafikled med referenshastighet 80-100 km/h undersökts men dessa har inte redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen trots att en sådan redovisning krävs enligt artikel 5.1 i och bilaga 4 punkt 2 till MKB-direktivet. Högsta förvaltningsdomstolen måste enligt artikel 11 i MKB-direktivet pröva den materiella och formella riktigheten av regeringens beslut vilket innefattar en prövning av om miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller MKB-direktivets krav.

Enligt det svenska genomförandet ska alternativa sätt att uppnå syftet med Tvärförbindelse Södertörn redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen, se 17 § 4 p.

miljöbedömningsförordningen. Även i denna del är det uppenbart för föreningen att miljökonsekvensbeskrivningen inte uppfyller lagstiftningens krav eftersom några alternativa sätt inte redovisas. Att länsstyrelsen inte ställt krav på en sådan redovisning är enligt HD:s uttalande i Kyrkviken inget som hindrar att denna brist beaktas vid den materiella bedömningen inom ramen för rättsprövningen av regeringens beslut.

Dessa brister är sådana att miljöbedömningen inte kan slutföras och därför måste regeringens beslut upphävas.

Alternativen är möjliga och rimliga

Av 17 § 3 p. miljöbedömningsförordningen framgår att alternativredovisningen ska avse undersökta alternativ i fråga om omfattning och storlek i den utsträckning som sådana alternativ är möjliga. Det saknas ett motsvarande krav på att redovisningen av alternativa sätt att nå samma syfte i fjärde punkten samma bestämmelse ska avse undersökta och rimliga alternativ. Artikel 5.1 i MKB-direktivet pekar i stället ut rimliga alternativ som har undersökts som sådana som ska redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

I arbetet med åtgärdsvalsstudien har åtgärder för att minska tillgänglighets-problemen på Södertörn utretts. Åtgärdsvalsstudien beskriver de åtgärder som diskuteras i studien som

just möjliga. Det är således ostridigt att åtgärderna både har undersökts och är möjliga. Föreningen vill därutöver hänvisa till bifogad rapport från Trivector till stöd för att de alternativ som åtgärdsvalsstudien undersökt har en samlad effekt på transportbehovet som gör att Tvärförbindelse Södertörn inte behövs.

Trivector har utfört beräkningar av den samlade effekten på trafiken i befintligt vägnät av de alternativa åtgärder och styrmedel som ingick i åtgärdsvalsstudien. Beräkningen visar, trots att den inte omfattar samtliga åtgärder och styrmedel, att de kan ge betydande minskningar av trafiken i befintligt vägnät. Kostnaderna uppgår enligt Trivector till mindre än en tiondel av kostnaden för Tvärförbindelse Södertörn. Trivector landar i slutsatsen att det i ett transporteffektivt samhälle inte finns behov av den vägkapaciteten och ökade framkomligheten för biltrafik som Tvärförbindelse Södertörn medför.

I åtgärdsvalsstudien så beskrivs vissa åtgärder som bortvalda, däribland åtgärden ”Ny järnväg i tvärled”. Åtgärdsvalsstudien har genomförts med ett planeringsperspektiv som tidsmässigt innebar att ”större investeringar (framför allt i form av nya steg 4 åtgärder) ska ha en möjlig byggstart inom fem till tio år”. Enligt Trafikverket var en ny järnväg i tvärled ”ett intressant alternativ” men ”då järnvägssträckningen är tidigare outredd [...] kan man inte förvänta sig att järnvägen kan byggas före 2025. Åtgärden faller därför utanför den tidshorisont som valts för åtgärdsvalsstudien”.

Föreningen konstaterar att bygget av Tvärförbindelse Södertörn svårligen kommer att kunna inledas före 2025. Oavsett hur lång tid som rättsprövningen tar så har detaljplanen för Solgård 1:1 mfl. i Huddinge kommun upphävt av Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt den 23 februari 2023 genom dom i mål P 6580-22. Domen har vunnit laga kraft. Av 14 § väglagen framgår att väg inte får byggas i strid mot detaljplan. En ny detaljplan håller på att upprättas för att kunna möjliggöra en byggnation. Den aktuella motortrafikleden har därmed fallit utanför den tidsram som gjorde att Trafikverket i åtgärdsvalsstudien valde bort ”Ny järnväg i tvärled” trots att den ansågs vara ett intressant alternativ. En ny järnväg i tvärled är ett sådant projekt som Trafikverket själv är huvudman för och att den inte har utretts tidigare är en brist som enbart Trafikverket själva kan belastas för.

De ovan nämnda bristerna i miljökonsekvensbeskrivningens alternativredovisning, avseende alternativ storlek och omfattning respektive alternativa sätt att uppnå syftet med verksamheten, kan inte förklaras av att alternativen inte har undersökts eller inte är möjliga eller rimliga. Tvärtom har Trafikverket själva undersökt flera alternativa sätt att uppnå syftet med Tvärförbindelse Södertörn som beskrivits som och är möjliga. Under samrådet har alternativ storlek och omfattning av vägen tagits upp. Av Holohan framgår att Trafikverket är skyldiga att i miljökonsekvensbeskrivningen redogöra för alternativ ”även om [alternativet] förkastats redan på ett tidigt stadium”. Av Kyrkviken framgår att det är ”viktigt att sökanden inte är obenägen att se alternativ till den lösning som sökanden själv förordar”.

Mot denna bakgrund anser föreningen att bristerna i miljökonsekvensbeskrivningens alternativredovisning inte kan anses vara läkta för att alternativen inte har varit undersökta, möjliga eller rimliga. Tvärtom har alternativen undersökts, i de flesta fall av Trafikverket och i andra fall har de först fram av andra parter i arbetet med åtgärdsvalsstudie och miljöbedömning. De måste därför redovisas enligt prejudikat från EU-domstolen och Högsta domstolen. Alternativen har också beskrivits av Trafikverket själva som möjliga i åtgärdsvalsstudien. De brister som beskrivits under rubrikerna ovan medför att miljökonsekvensbeskrivningen inte kan godkännas, miljöbedömningen kan inte slutföras och därför var regeringen skyldig enligt lag att upphäva beslutet om att fastställa vägplanen.

Naturskyddsföreningen Huddinge

Magnus Berglund, Ordförande
Naturskyddsföreningen i Huddinge
Mickelsbergs 270
141 71 Segeltorp
073-462 64 77

Marica Lindblad, Suppleant
Naturskyddsföreningen i Huddinge
Blackens 3A
125 34 Älvsjö
070-778 60 70