

ANSÖKAN

2024-04-03

Högsta förvaltningsdomstolen

Epost: hogstaforvaltningsdomstolen@dom.se

**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**

Föreningen Skydda Skogen ansöker härmed om rättsprövning av rubricerat regeringsbeslut med stöd av 16 kap 13 § miljöbalken och 2 § lag (2006:304) om rättsprövning av vissa regeringsbeslut

Föreningen Skydda Skogen är en ideell förening som har till huvudsakligt ändamål att tillvarata naturskydds- och miljöskyddsintressen i det svenska skogslandskapet. Föreningen har bedrivit verksamhet i Sverige i mer än 15 år och har ca 900 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.

Föreningen Skydda Skogen 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.*”

Föreningen Skydda Skogen anser att regeringens beslut strider mot följande rättsregler och med de omständigheter som åberopas under respektive punkt nedan.

2 kap 2-5 §§ miljöbalken: Hänsynsregler

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, iakttä 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 Skydda Skogen anser att det är uppenbart att Tvärförbindelse Södertörn kommer att medföra oacceptabla skador och olägenheter för människor och miljön trots de skyddsåtgärder mm som Trafikverket föreslår i vägplanen.

Föreningen Skydda Skogen anser att Trafikverkets underlag i vägärendet är undermåligt och uppfyller vare sig svenska eller EU-krav som finns vid genomförandet av stora infrastrukturprojektet. Miljökonsekvensutredningen som Trafikverket gjort uppfyller inte EU:s så kallade MKB-direktiv

Trafikverket hävdar att Tvärförbindelsen 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.

Cykeltrafiken i området kan givetvis gynnas utan att man behöver bygga en gigantisk väg för bilar och tunga lastbilar.

Det är anmärkningsvärt och upprörande att Trafikverket, som ansvarig myndighet för järnvägsinfrastrukturen i landet, inte med ett enda ord i fastställelsebeslutet berör den 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 Tvärförbindelsen 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 Tvärförbindelsen är helt otillräcklig. Genom kraftfulla satsningar på den spårbundna kollektivtrafiken och på järnvägsnätet på Södertörn enligt Skydda Skogens överklagande av vägplanen 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 Skydda Skogen 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 mm. För Huddinge kommuns del borde det införas förbud för genomfartstrafik med tunga fordon på väg 259 mellan Nynäsvägen 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 vägen 259 består idag 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 är vägen genom Riksintresseområdet för friluftslivet Hanveden, nedan kallad ”Riksintresseleden”, från Huddinge centrum till Nynäsvägen, 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 gigantiskt natur-, miljö- och klimatproblem. Det finns redan idag ett stort antal olika alternativa vägar för trafiken till/från Haninge och Nynäshamn, t ex väg 225, väg 257, väg 259, väg 271, väg 229 och väg 73 samt Nynäsbanan. Om Trafikverket, i samarbete med Stockholms Hamnar, dessutom 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 riksobjektet 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.

Eftersom regeringen inte gjort någon egen prövning av hänsynsreglerna i 2 kap 2-5 §§ miljöbalken begär föreningen Skydda Skogen att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut på den grunden.

2 kap 6 § miljöbalken: Val av plats

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 Skydda Skogen anser att vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn helt strider mot det ovan citerade avsnitt från 2 kap 6 § miljöbalken, varför vägen inte får komma till stånd.

Trafikverkets lokaliseringsprövning av Tvärförbindelse Södertörn enligt 2 kap 6 § miljöbalken är helt otillfredsställande. Trafikverket har i ett tidigt skede bestämt sig för att den naturvårds-, miljö- och klimatfientliga Tvärförbindelsen, som dessutom allvarligt skadar friluftslivet inom riksobjektet Hanveden, är det enda sättet att lösa infrastrukturfrågorna på Södertörn.

I Trafikverkets underlag till förslaget för Tvärförbindelse Södertörn saknas det ett radikalt nytänkande när det gäller vägtransporterna och infrastrukturen på Södertörn. Förslaget till vägplan är i huvudsak identiskt med tidigare decenniernas förslag till vägprojekt från Trafikverket och dess föregångare Vägverket, med den skillnaden att projektet nu är större och mer miljöfientligt än någonsin, vilket måste anses anmärkningsvärt i dessa tider av klimat- och miljömedvetenhet.

I lokaliseringsutredningar har Trafikverket snabbt avskrivit alla tänkbara alternativ till den nu föreslagna Tvärförbindelse Södertörn. I skenet av den idag pågående klimatkrisen och med de stora skador som projektet skulle ge på miljö-, natur- och friluftslivsvärden är detta mycket olyckligt. Med tanke på den långsamma och tidsödande process som Trafikverket bedriver vid infrastrukturprojekt är det mycket svårt för myndigheten att tänka nytt och kasta gamla, otidsenliga planer åt sidan. Men ibland måste man kunna göra det. Tvärförbindelse Södertörn är ett så monumentalt förlegat projekt att det närmast bör betraktas som tjänstefel från Trafikverkets sida att inte tänka om och istället satsa på en tidsenlig och framtidsinriktad infrastrukturell lösning för södra Stockholmsregionen.

Om Trafikverket tillämpat den så kallade ”fyrstegsprincipen” på ett korrekt sätt, med ett trafikslagsövergripande perspektiv vid lokaliseringsutredningarna, för att förbättra infrastrukturen på Södertörn borde Tvärförbindelsen avskrivits i ett tidigt skede.

Sammanlagt har Botkyrka, Huddinge, Haninge, Stockholm och Nynäshamns kommuner närmare 500 000 innevånare utefter Västra Stambanan, södra delen av tunnelbanans linje 18 och Nynäsbanan. Utefter Trafikverkets föreslagna väg bor ett mycket litet antal människor. Detta gäller särskilt inom riksintresseområdet Hanveden där bostadsbebyggelsen är mycket begränsad.

Tvärförbindelsen Södertörn påverkar negativt många av de 16 miljömålen genom att ta värdefull skyddad mark i anspråk och genom omfattande buller, avgaser, partikelutsläpp från däck mm. 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.

Trafikverket skriver i sitt yttrande över inkomna besvär över vägplanen att effektivare transporter minskar även påverkan på miljö- och klimatmålen. Det får anses vara att bedrägligt påstående från en myndighet som vill bygga en stor trafikled som på olika sätt skadar 10 naturreservat och som går rätt igenom ett stort skogsområde avsatt som riksintresse för friluftslivet. De mest effektiva transporterna får man förstås genom att inte bygga Tvärförbindelsen, utan istället satsa på spårbunden trafik, både för människor och gods enligt Skydda Skogens förslag ovan..

Trafikverket har inte tillräckligt noggrant utrett tänkbara, lämpliga alternativ till Tvärförbindelse Södertörn. Vägen skulle för all framtid åstadkomma oacceptablt intrång och olägenhet för människors hälsa och inte minst för miljön i de viktiga naturreservaten och riksintresseområdet Hanveden i den planerade vägens sträckning. Vägen kommer att allvarligt skada 7 naturreservat, varav 6 ligger inom Riksobjektet för friluftslivet Hanveden, på den korta sträckan mellan Huddingevägen och Jordbro. Dessutom kommer vägen att störa tre närbelägna naturreservat inom Riksobjektet med buller och luftföroreningar mm.

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.

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. Staten lämnar ofta bidrag till en kommun som vill bilda

naturreservat om naturvärdena är höga. Så är fallet här. 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.

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 s.k. ”greenwashing”, något som inte statliga myndigheter bör ägna sig åt. Föreningen Skydda Skogen 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 nedan visar hur miljön kommer att påverkas i Masmo och i Gömmarens naturreservat.

Eftersom regeringen inte gjort någon egen prövning enligt reglerna i 2 kap 6 § miljöbalken begär föreningen Skydda Skogen att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut på den grunden.

2 kap 9 § miljöbalken: Slutavvägning

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 utefter hela vägens sträckning. Det gäller buller, avgaser, vattenföroreningar och inte minst de irreparabla skadorna på miljön inom sammanlagt de 10 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 nedanstående bild från Tvärförbindelse Södertörns start vid bostadsområdet Masmo och naturreservatet Gömmaren i Huddinge kommun. Bostadsområdet till höger på bilden är Masmo och skogsområdet till vänster är Gömmarens naturreservat.



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 föreningen Skydda Skogen begär att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut på den grunden.

3 kap 6 § miljöbalken: Skydd för områden med värden för naturvården och friluftslivet

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.”

Det stora skogsområdet mellan Huddingevägen/Västra stambanan och Nynäsvägen/Nynäsbanan utgör Stockholmsregionens sk Gröna Kil nr 7 och överensstämmer i stort med området av riksintresse för friluftslivet, Hanveden. Sammanlagt har Botkyrka, Huddinge, Haninge och Stockholms kommuner närmare 500 000 innevånare utefter Västra Stambanan, södra delen av tunnelbanans Gröna linjer och Nynäsbanan.

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.

Regeringen har i sitt beslut inte tagit ställning till innehållet i 3 kap 6 § miljöbalken varför föreningen Skydda Skogen begär att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut på den grunden.

3 kap 10 § miljöbalken: Riksintresseavvägningen

Den kanske mest anmärkningsvärda bristen i Trafikverkets vägplan är avsnittet om riksintresseavvägningen enligt 3 kap 10 § miljöbalken. Trafikverket anser att Tvärförbindelse Södertörn ska ges företräde framför riksintresset friluftsliv, Hanveden.

Trafikverket har ingen argumentation eller analys i vägplanen som underlag för sitt ställningstagande.

Föreningen Skydda Skogen har i sitt överklagande av vägplanen noga analyserat vilket av riksintressena, Hanveden eller Tvärförbindelsen Södertörn som ska ges företräde. Det hade varit av stort intresse att få ta del av hur Trafikverket resonerar i den här sortens intressekonflikter. Riksintresset Hanveden är ett stort sammanhängande skogsområde som också utgör en av Stockholmsregionens s k ”Gröna kilar”. Riksintresset Hanveden är tillkommet för att förhindra den sortens storskaliga exploateringar som Tvärförbindelsen innebär. 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.

Riksobjektet Hanveden är av riksintresse för friluftslivet. Området är drygt 10 800 hektar och ligger inom Botkyrka, Haninge och Huddinge kommuner. Den befintliga vägen 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.

Tvärförbindelsen skulle komma att allvarligt skada 7 naturreservat, varav 6 ligger inom Riksobjektet Hanveden på den korta sträckan mellan Huddingevägen och Nynäsvägen i Jordbro. Dessutom kommer vägen att kraftigt störa tre närbelägna naturreservat inom Riksobjektet Hanveden med buller och luftföroreningar mm.

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

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 analogivis 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 Skydda Skogen har i sitt överklagande över Huddinge kommuns beslut att upphäva delar av 5 naturreservat som direkt berörs av vägens tänkta sträckning beräknat det direkta påverkansområdet till ca 2000 hektar. Attraktiviteten av Hanveden för friluftslivet påverkas sannolikt i ett ännu större område.

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 meningarna 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.

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

För det första måste den del av riksintresseområdet friluftsliv som berörs vara obetydlig och sakna särskilda värden för naturvården och det rörliga friluftslivet.

För det andra måste riksintresseområdet för friluftslivet ligga långt ifrån tätorter.

För det tredje måste den aktuella vägen vara det enda sättet att lösa transportproblemen i området.

När det gäller Tvärförbindelse Södertörn är inget av villkoren uppfyllt.

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.

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

När det gäller den tredje punkten ovan, så finns det redan idag ett stort antal olika alternativa vägar för trafiken från Haninge och Nynäshamn, t ex 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 Skydda Skogen anfört 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 texter under rubriken "Riksintresseavvägning" innehåller en hel del anmärkningsvärda och vilseledande påståenden. Verket skriver att den befintliga väg 259, redan idag utgör en barriär i området och att den nya vägen 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. 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 vägen att 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 vägen liksom från buller och luftföroreningar mm utgör ca halva riksintressets areal i området runt vägen. Tvärförbindelsen skulle också öka risken för andra framtida exploateringar runt vägen, vilket utpekandet av området som riksintresse för friluftslivet, syftar till att förhindra.

Trafikverket har en egen tolkning av reglerna i 3 kap. 10 § miljöbalken. Man skriver att det riksintresse "som bäst främjar en långsiktig hushållning enligt 3kap 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!

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

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 vägen 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.

Regeringen har i sitt beslut inte tagit ställning till om riksintresseavvägningen enligt 3 kap 10 § miljöbalken är korrekt, varför föreningen Skydda Skogen begär att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut på den grunden.

6 kap 1-3 §§ miljöbalken Miljöbedömningar, Brister i vägplanens hantering av artskyddet

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 Skydda Skogen 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.

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 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). 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.

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 Skydda Skogen att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut.

6 kap 35 § miljöbalken: Miljökonsekvensbeskrivningen

Trafikverkets åtgärdsvalsstudie i detta vägärende 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.

Som föreningen Skydda Skogen redovisat ovan finns det många alternativa sätt att förbättra transportsystemet i området på ett för miljön, naturen, friluftslivet och klimatet bättre sätt. Dessutom skulle föreningens förslag skapa ett mer energieffektivt transportsystem.

Regeringen har i sitt beslut inte tagit ställning till om miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller lagkraven i 6 kap 35 § miljöbalken varför föreningen Skydda Skogen begär att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut på den grunden.

Artikel 6.4 Miljökonsekvensbeskrivningsdirektivet- Allmänheten ska få yttra sig i ett tidigt skede

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.

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

2 § Klimatlagen (2017:720)

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

Även om klimatlagen inte i första hand är avsedd att tillämpas på enskilda projekt, är Tvärförbindelsen 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

Klimatråtsutredningens (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, d v s helt i strid mot Klimatråtsutredningens förslag.

Länsstyrelsen i Stockholms län har beställt en utredning av Uppsala universitet och Klimatsekretariatet om klimatsituationen i länet. Utredningen kommenteras i Dagens Nyheter 2022-05-21 av samhällsbyggnadsdirektör Mathias Wahlsten på länsstyrelsen, *”Koldioxidbudgeten (för Stockholms län) visar att läget är oerhört allvarligt.”* Rapporten slår fast att transporterna står för huvuddelen av länets koldioxidutsläpp och det krävs en mycket högre takt i omställningen av transportsektorn än för närvarande.

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. Fordon med gummihjul är ett mycket energikrävande sätt att transportera människor och gods.

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

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 från samhällsekonomisk utgångspunkt och alltså därför inte får komma till stånd.

Regeringen har i sitt beslut inte tagit ställning till om Tvärförbindelse Södertörn strider mot klimatlagen och då särskilt 2 §, varför föreningen Skydda Skogen begär att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver regeringens beslut på den grunden.

För Föreningen Skydda Skogen

Elin Götmark
Talesperson

Epost: elin.gotmark@skyddaskogen.se
Mobil: 070-678 74 23