Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Adressater:
Se bilaga 2

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 beslut

Regeringen tar inte upp överklagandena från de klaganden som anges i *bilaga 3* till prövning.

Regeringen beslutar att bilaga 1(2022-04-11) till plankartor i Trafikverkets fastställelsebeslut ska ändras på så sätt att förteckningen över erbjudande om fastighetsnära bullerskyddsåtgärder även ska innefatta fastigheterna Huddinge Merkurius 10, Huddinge Merkurius 11, Huddinge Merkurius 12 och Huddinge Mars 4. Fastigheterna ska erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i samma utsträckning och med samma villkor som fastigheten Huddinge Mars 3 som anges i nämnda bilaga. Det ankommer på Trafikverket att genomföra ändringen i bilagan.

Regeringen avslår överklagandena i övrigt.

Ärendet

Trafikverket beslutade den 7 november 2022 i ärende TRV 2021/148741 att fastställa vägplanen för anläggning av väg 259, Tvärförbindelse Södertörn, samt indragning av väg med mera i Huddinge, Haninge och Botkyrka kommuner, Stockholms län. Beslutet, exklusive dess bilagor, finns i *bilaga 1*.

Beslutet har överklagats av de som anges i *bilaga 2*.

Naturskyddsföreningen, Naturskyddsföreningen Huddinge, Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Naturskyddsföreningen i Nynäshamn, Alternativ Stad, Föreningen Klimataktion Stockholm, Föreningen Klimataktion Stockholm, Fältbiologerna, Jordens Vänner, Vårby-Fittja Hembygdsförening och Föreningen Skydda Skogen (nedan Naturskyddsföreningen m.fl.) yrkar att regeringen upphäver Trafikverkets beslut att fastställa vägplanen för anläggning av väg 259, Tvärförbindelse Södertörn. Naturskyddsföreningen Huddinge yrkar även att regeringen i stället ger Naturvårdsverket i uppdrag att bilda nationalpark för riksintresset Hanveden.

Tullinge Segelsällskap yrkar att vägplanen kompletteras med en flytt av hamnplatsen till någon av de platser som Botkyrka kommun peka ut. Alternativt yrkar Tullinge segelsällskap att rivningen av nuvarande hamnplats utgår/inhiberas i vägplanen tills samförstånd nåtts och ersättning betalats ut eller att Trafikverket förskotterar ersättning till Tullinge Segelsällskap.

Lissma sjösänkningsföretag överklagar Trafikverkets beslut vad gäller den lösning som redovisas för trafikplats Lissma. Lissma sjösänkningsföretag begär att Trafikverket redovisar sin egenkontroll av eventuella gifter på det dagvatten som i dag släpps ut från nuvarande trafikplats, att inget ytterligare dagvatten tillförs Lissmasjöns båtnadsområde, att vägens dagvatten ska hanteras och renas inom planområdet samt att Lissmavägens vägtrumma, där den passerar Lissmaån, sänks till +22,96 möh.

KM2 Property AB, SKR Lager 34 KB och SKR Lager 30 KB (nedan Spendrups) yrkar att regeringen ska upphäva det överklagade beslutet.

Fastighets AB Fågelviksvägen genom Stendörren Fastigheter AB (nedan Stendörren) yrkar att Trafikverkets beslut om fastställelse av vägplanen ska upphävas alternativt att regeringen förskriver att vägplanen också ska omfatta de åtgärder som krävs för att uppfylla de säkerhetsföreskrifter inom fastigheten Varvet 1 som Trafikverket redovisar krävs för att vägen ska kunna tas i anspråk och dess framtida drift.

Berne Fredby, Niclas André och Elizabeth San Martin, Emma-Lou Pesonen, Henrik Bokedal Langius, Sören Bolin, Jonathan Grip, Oliwia Kiwanuka samt Mehmet Demirel (nedan Berne Fredby m.fl.) yrkar att vägplanen upphävs alternativt ändras så at de bullernivåerna kan prognostiseras att hålla sig inom ramen för riktvärdena i infrastrukturpropositionen. De yrkar även få

tillgång till allt material rörande bullerberäkningarna som Trafikverket vägrat lämna ut samt få ett möte med handläggande tjänstemän i Regeringskansliet.

Naturskyddsföreningen m.fl. anför till stöd för sin talan sammanfattningsvis följande. Tvärförbindelse Södertörn strider mot nationella och lokala miljömål samt ett stort antal bestämmelser i miljöbalken bl.a. hänsynsreglerna. Tvärförbindelsen strider även mot regeringsformen och klimatlagen (2017:720). Den är inte heller förenlig med Parisavtalet och Region Stockholms Klimatfärdplan 2050. Tvärförbindelsen strider även mot 10 § väglagen (1971:948) då en ny motorväg inte är nödvändig för allmän samfärdsel eftersom ändamålet med vägen kan uppnås med andra åtgärder. Den är inte samhällsekonomiskt lönsam vid nuvarande trafikmängd och inte heller motiverad från allmän synpunkt med tanke på de negativa miljökonsekvenserna. Planprocessen har inte följt fyrstegsprincipen utan har från början varit inriktad på att bygga en ny motorväg. Därmed har andra alternativ, som järnväg, inte utretts tillräckligt och inte miljöbedömts. Miljöbedömningen lever därför inte upp till kraven i MKB-direktivet. Trafikverkets beslut är bristfälligt utformat och motiverat och lever därför inte upp till kraven i förvaltningslagen (2017:900). Allmänheten har inte heller fått skälig tid att yttra sig. Den bedömning som gjorts i fastställelsebeslutet av klimatpåverkan avviker från bedömningarna i miljökonsekvensbeskrivningen och i den samhällsekonomiska kostnads- och nyttoanalysen. Tvärförbindelse Södertörn leder till ökad biltrafik och ökade utsläpp av växthusgaser. Tvärförbindelse Södertörn medför intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer, historisk odlingsmark, historiska vägsystem och stenåldersboplatser. De kompensations- och skyddsåtgärder som föreslås väger inte upp för de stora intrång i värdefulla kulturmiljöer som sker. Inom området för Tvärförbindelse Södertörn har 86 fridlysta arter hittats. Trafikverkets hantering och bedömning av artskyddet bygger på felaktig praxis som har upphävts av EU-domstolen. Denna felaktiga juridiska utgångspunkt gör att vägplanen brister i bedömningar av vägplanens påverkan på enskilda arters artskydd. Stora arealer jordbruksmark i Huddinge kommun kommer att tas i anspråk av vägen. Hanveden, riksintresse för friluftsliv, kommer att skadas påtagligt av Tvärförbindelse Södertörn. Den del av riksintressen Hanveden som ligger runt väg 259 och som kommer att beröras direkt av intrång samt av buller och luftföroreningar omfattar mer än 50 procent av riksintressets totala areal. Tvärförbindelse Södertörn kommer att långsiktigt försämra områdets kvaliteter för naturvården och det rörliga friluftslivet. Inom Hanveden ligger

sju naturreservat som kommer att allvarligt skadas. Ytterligare tre närbelägna naturreservat kommer att påverkas negativt av buller och luftföroreningar. Naturreservaten har mycket stor betydelse för det rörliga friluftslivet i södra Stockholmsområdet. Områden inom Hanveden är i dag helt opåverkade av buller och där kommer buller öka från tystnad till över 75 dBA. Influensområdet för buller i Hanveden är mycket större än de åtta procent som Trafikverket anger. Markintrånget i riksintresset för friluftsliv medför ett bestående och irreversibelt intrång som inte kan kompenseras av de fem nya passager som ska anläggas. Riksintresset för friluftsliv och riksintresse för kommunikation är oförenliga varför en avvägning ska göras. I avvägningen ska bevarandeintressena ges en större tyngd. Riksintresse för friluftsliv bör ges företräde eftersom det inte kommer i konflikt med något miljömål och är det som på bästa sätt främjar den långsiktiga hushållningen med marken i området. Buller från Tvärförbindelsen kommer inte att skärmas av tillräckligt för att nå godkända nivåer i bostadsområdena i Vårby/Haga/Masmo/Myrstuguberget. För Nynäshamns kommun innebär Tvärförbindelse Södertörn att luftkvaliteten försämras och bullret ökar för boende längs väg 73 och en fortsatt ökad lastbilstrafik på den hårt belastade väg 225 på grund av avsaknad av bra alternativ. Trafikverket borde ha utrett möjligheterna till godstrafik på järnväg från Norviks hamn. Kollektivtrafiken kommer inte att gynnas av Tvärförbindelse Södertörn. Gång- och cykeltrafiken har prioriterats ned i projektet. Regeringen bör vid prövningen endast beakta de miljökonsekvenser som fastställs i vägplanen och bortse från de nyttor som härrör från åtgärder som ligger utanför eller inte kan fastställas i vägplanen t.ex. gång- och cykelvägen som i stora delar lokaliserats utanför vägplanen och hastighetsbegränsningen vid Lissmasjön som beskrivs som en skyddsåtgärd trots att det är ett normbeslut som inte kan prövas i samband med fastställelse av vägplanen.

Tullinge Segelsällskap anför till stöd för sin talan sammanfattningsvis följande. När nuvarande bro byggdes över Fittja Sund ålades Trafikverket i en vattendom från 1955 att anlägga en småbåtshamn med mastkran och skjul för att Tullinge Segelsällskap skulle kunna ta sig ut ur sjösystemet och nå sina hamnplatser i Östersjön. Landtungan ska enligt vägplanen schaktas bort och mastkranen och hamnplatsen kan inte ligga kvar på sin nuvarande plats. Botkyrka kommun har pekat ut två markområden som lämpliga för en småbåtshamn och kommunen har accepterat Tullinge Segelsällskap som arrendator. En flyttad hamnplats måste finnas tillgänglig vid sjösättningen

våren 2024. Utan en hamn kommer Tullinge Segelsällskap inte att kunna bedriva sin verksamhet.

Lissma sjösänkningsföretag anför i huvudsak följande. Trafikverket har inte tagit hänsyn till den dagvattentillförsel som kommer från nuvarande väg 259. Nuvarande vägs breddning och hårdgjorda ytor ska adderas till de nya dagvattenavledningar vilket gör att total dagvattentillförsel till Lissmasjöns båtnadsområde inte är försumbar. Lissmasjöns båtnadsområde har stora problem med periodvisa och omfattande översvämningar och klarar inte ytterligare koncentrerad dagvattentillförsel. Vägplanen saknar åtgärdspaket för trafikplats Lissma avseende de gifter som tillförs från vägtrafiken. Trafikverket har inte beskrivit någon lösning eller hur egenkontrollen av eventuella giftutsläpp ska redovisas. Trafikverket har heller inte beskrivit hur sjösänkningsföretaget ska kunna underhålla tillflödesdiken i vattendomens sydvästra del. Nu överförs allt ansvar på några privata markägare.

Berne Fredby m.fl. anför till stöd för sin talan sammanfattningsvis följande. Hela planprocessen är behäftad med sådana fel att vägplanen bör upphävas. Alla beslut i planprocessen har fattats utan kommunikation med dem som berörda fastighetsägare och utan föregående samråd. Information har undanhållits allmänheten. Den bullerutredning som har gjorts är inte fullständig och bör göras om. Att däcka in hela eller delar av sträckan innan Solgårdstunneln skulle kunna få ner bullret till godkända nivåer men detta har inte utretts. Två bullerutredningar har gett samma resultat men utredningarna har haft olika förutsättningar och saknar dokumentation vilket gör att de anser att bullerkartorna manipulerats. Inomhusvärdena för fastigheten Huddinge Merkurius 10 baseras på en medveten förfalskning och uppgifterna från besiktningsprotokollet stämmer inte. Fastigheten har mycket bra ljudisolering och de beräknade inomhusvärdena är följaktligen för höga. Den bullerutredning som gjorts gällande fastigheten Huddinge Merkurius 12 visar med önskvärd tydlighet att det går att få en positiv effekt på bullernivån genom att förstärka bullerskyddet. Detta skulle t.ex. kunna göras genom tomtnära bullervallar som varken kan anses vara ekonomiskt eller tekniskt omöjligt. Gällande detaljplan för Solgård föreskriver att bullernivån inte får överstiga 55 dBA. Miljökonsekvensbeskrivningen måste kompletteras med mätningar och beräkningar för PM2,5. Trafikverket har inte samrått om vägens utformning och miljöpåverkan. Väglinjen har bestämts före samrådet. Vid det s.k. samrådsmötet var informationen inte saklig och information om miljön för de som skulle drabbas av buller och

luftföroreningar saknades. Trafikverkets påstående att Tvärförbindelse Södertörn inte kommer strida mot detaljplan är ogrundat. Det finns inte något erbjudande om förvärv i vägplanen. Trafikverket avser inte heller att vidta några bullerbegränsande åtgärder på deras fastigheter då Trafikverket sedan år 2020 hävdat att det inte är tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt att åtgärda nivån vid fasad för att klara gränsvärdet i detaljplanen. Åtgärder som innebär att deras fastigheter blir olämpliga som bostadsfastigheter skulle kränka deras rättigheter enligt Europakonventionen.

Spendrups vidhåller vad bolaget tidigare har anfört samt tillägger i huvudsak följande. Trafikverket har inte i tillräcklig omfattning samrått med Spendrups och Huddinge kommun på sätt som möjliggör samordning med Spendrups vad gäller såväl pågående markanvändning som planerad markanvändning i enlighet med den detaljplan för Spendrups fastigheter som är under framtagande parallellt med vägplanen. En konsekvens av den bristande samordningen är att vägplanen innebär större intrång i Spendrups fastigheter än vad som är motiverat utifrån de syften vägplanen avser uppnå. Vägplanen innebär en oacceptabel påverkan på såväl planerad som pågående användning. Vägplanen hade kunnat antas med betydligt mindre intrång.

Stendörren anför till stöd för sin talan i huvudsak följande. Trafikverket kommer att behöva ta i anspråk stora delar av både mark och befintliga byggnader på Varvet 1 för att kunna bredda Vårbybron. Vägplanens utförande och driften av vägen förutsätter att omfattande säkerhetsåtgärder vidtas på fastigheten Varvet 1. Trots detta är dessa åtgärder inte reglerade i vägplanen. Åtgärderna beskrivs i vägplanen som ett erbjudande till fastighetsägaren och omfattas inte av de tvångsåtgärder som en vägrätt kan innebära. Åtgärderna är så omfattande att de inte kan baseras på frivilliga åtgärder från Stendörrens sida. Det saknas säkerhetsgarantier för sittande hyresgäster och deras verksamheter under tiden som rivning och övriga arbeten pågår. Vid genomförandet av vägplanen kommer tillgängligheten till och från Varvet 1 att omöjliggöras. Byggnaderna på Varvet 1 kommer inte vara dugliga för samma typ av verksamheter som innan ombyggnationen och fastigheten kommer att vara utan infart under åtta års tid. Stendörren kommer att drabbas av stora olägenheter då pågående markanvändning kraftigt försvåras. De åtgärder som Trafikverket planerar är således i strid med 13 § väglagen. Stendörren kommer att drabbas av en kraftig ekonomisk skada bestående i förlorade hyresintäkter m.m.

Trafikverket har yttrat sig över överklagandena och anför därvid i huvudsak följande. Tvärförbindelse Södertörn behövs för att åstadkomma ett trafiksystem med tillräcklig framkomlighet och trafiksäkerhet. Fastställelsebeslutet är en helhetsbedömning av vägplanen med underlag. Det innebär att ingen omständighet är ensam avgörande samt att det är möjligt att, baserat på helheten, komma fram till slutsatser som delvis avviker från bedömningar i underlaget. Även om vissa intressen inte främjas medför nyttan för andra intressen att planen ändå kan fastställas. Bindande åtaganden för åtgärder som inte kan fastställas kan ingå i bedömningen av vägplanen så länge det finns rättsliga möjligheter att genomföra åtgärderna. Klimatlagen är inte tillämplig på enskilda projekt utan avser det övergripande klimatarbetet. Tvärförbindelse Södertörn medför endast en marginell påverkan på värdena i Hanveden. Området kommer att kunna användas på huvudsakligen samma sätt trots tunneln under området, tunnelöppningar och markanspråk i anslutning till befintlig väg. Trafikverket har ingen rättslig möjlighet att ta mark i anspråk för en ny småbåtshamn utanför vägområdet och det är därför inte möjligt att lösa frågan om en ny hamn åt Tullinge Segelsällskap inom ramen för vägplanen. Den skada som uppstår för Tullinge Segelsällskap är en ersättningsfråga som kan hanteras först när vägplanen har fått laga kraft. Fastigheterna Huddinge Merkurius 10 och 12 får överskridanden av riktvärden för buller. Det är inte tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt att åtgärda nivån vid fasad för att klara gränsvärdet i detaljplanen. Skyddsåtgärderna för Varvet 1 fastställs som ett bindande erbjudande. Om Stendörren väljer att tacka nej till erbjudandet kan vägplanen genomföras ändå. Varvet 1 kommer att kunna användas för avsett ändamål efter genomförda skyddsåtgärder. Infart till fastigheten går att ordna även under byggtiden. Den nya vägen medför ett marginellt ytterligare flöde till Lissmasjön. Kontroll av vattenkvalitet omfattas inte av prövningen i väglagen. Vägdagvatten från Tvärförbindelsen Södertörn kommer att renas i öppna diken och påverkar inte möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormen för Lissmasjön. Trumman vid Lissmavägen ingår inte i vägplanen. Huddinge kommun arbetar med att upprätta en ny detaljplan vid Solgård där vägområdet för Tvärförbindelse Södertörn förbi Solgård upphävs. Byggandet av Tvärförbindelse Södertörn kommer därmed inte att strida mot detaljplan. Det erbjudande om förvärv av fastigheter vid Solgård som ingår i vägplanens fastställelsebeslut kvarstår. Om förvärv inte accepteras kommer fastighetsnära åtgärder att erbjudas i enlighet med gällande regelverk.

Klagandena har inkommit med ytterligare skrivelser.

Skälen för regeringens beslut

Regeringen finner att Lokala Hyresgästföreningen i Vårby-Haga, Vänsterpartiet Huddinge, Svenska Turistföreningen Stockholm Lokalavdelning, Vänsterpartiet Haninge, Architects Climate Action Network Sverige, Cykelfrämjandet Storstockholm, Solgårds villaförening, Stockholms Anarkistiska Förening, Tvärnit Södertörn och Backens Fastighetsägare-förening i Huddinge inte är sådana ideella föreningar eller andra juridiska personer som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken. Det har inte heller framkommit några andra omständigheter som föranleder att föreningarna kan anses vara berörda av Trafikverkets beslut på sådant sätt att de har rätt att överklaga beslutet. Deras överklaganden bör därför inte tas upp till prövning.

Regeringen finner vidare att Gunilla Viberg, Erik Moebius, Lena Pårup, Lennart Sikström, Gunilla Kallifatides Andér, Rebecca Stråfors-Enderborn, Kerstin Lönngren, Paula Richter, Jacob Witzell, Mårten Klingström, Pascal Orrit och Jens Fagerberg inte kan anses vara berörda av vägplanen på så sätt att de har rätt att överklaga beslutet. Inte heller deras överklaganden bör därför tas upp till prövning.

Naturskyddsföreningen Huddinge har yrkat att regeringen bör ge Naturvårdsverket i uppdrag att i stället bilda nationalpark i Hanveden. Frågor om bildande av nationalpark omfattas inte av Trafikverkets fastställelsebeslut. Regeringen prövar därför inte den frågan.

Regeringen bedömer att ärendet kan avgöras på befintligt underlag. Vad som anförts om behov av kompletteringar och möten föranleder därför ingen åtgärd.

Ersättningsfrågor omfattas inte av Trafikverkets fastställelsebeslut och regeringen kan därför inte pröva yrkanden om ekonomisk ersättning.

Regeringen finner att framtagandet av vägplanen följer väglagens och miljöbalkens bestämmelser. Det har inte framkommit några brister i fråga om ärendets handläggning som ger skäl att upphäva beslutet eller återförvisa ärendet.

Vid fastställelseprövning av en vägplan ska de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken tillämpas. De bestämmelserna syftar till att främja en hållbar utveckling. De av riksdagen fastställda miljökvalitetsmålen med

tillhörande etappmål ger ledning vid tillämpningen av balken avseende bedömningen av vad en hållbar utveckling innebär. Den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att målet för transportsektorns utsläpp nås.

Regeringen noterar med anledning av att den antagna detaljplanen för Solgård upphävts att de fastigheter som Huddinge kommun skulle lösa in genom detaljplanen inte omfattas av erbjudande om bullerskyddsåtgärder i bilaga 1 till plankartor i vägplanen. Bilagan bör därför ändras på så sätt att den även inkluderar fastigheterna Huddinge Merkurius 10, Huddinge Merkurius 11, Huddinge Merkurius 12 samt Huddinge Mars 4 och fastigheterna bör erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i samma utsträckning och med samma villkor som fastigheten Huddinge Mars 3.

Det har i övrigt inte framkommit något som föranleder regeringen att göra någon annan bedömning än den Trafikverket har gjort i det överklagade beslutet. Överklagandena i övrigt bör därför avslås.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Åsa Talvik

Kopia till

Försvarsdepartementet/MFI
Socialdepartementet/HC
Klimat- och näringslivsdepartementet/ME, NM och BK
Kulturdepartementet/KKM
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/JL, RUL och SPN
Trafikverket (+ prövade handlingar TRV 2021/148741)
Trafikverket Region Stockholm
Länsstyrelsen i Stockholms län
Huddinge kommun
Haninge kommun
Botkyrka kommun

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Klaganden

1. Gunilla Viberg, gunillawib@hotmail.com
2. Erik Moebius, erik@hemomatik.se
3. Lena Pårup, lenaparup@gmail.com
4. Naturskyddsföreningen Huddinge, c/o Magnus Berglund, Mickelsbergsvägen 270, 141 71 Segeltorp
5. Vårby-Fittja Hembygdsförening, c/o Olle Magnusson, Floravägen 6, 141 40 Huddinge
6. Alternativ Stad, c/o Matts Björke, Skuggstigen 3, 137 38 Västerhaninge
7. Vänsterpartiet Nynäshamn, c/o Annette Merio, Fredsgatan 18, 149 30 Nynäshamn
8. Tullinge Segelsällskap, c/o Lars Rydin, Tullinge Strand 68, 146 54 Tullinge
9. Lokala Hyresgästföreningen i Vårby-Haga, c/o Tommy Karlsson, Örbrinken 6, 143 32 Vårby
10. Naturskyddsföreningen i Stockholms län, c/o Ronny Fors, Lagavägen 15, 128 43 Bagarmossen
11. Svenska Turistföreningen Stockholm Lokalavdelning, c/o Box 522, Renstiernas gata 23, 116 31 Stockholm
12. Berne Fredby, Marsvägen 6, 141 33 Huddinge
13. Lennart Sikström, Älgstigen 4, 806 42 Gävle
14. Vänsterpartiet Haninge, Rudsjöterrassen 2, 136 81 Haninge
15. Gunilla Kallifatides Andér, Björkvägen 12, 141 44 Huddinge
16. Architects Climate Action Network Sverige, c/o Tove Sjöberg, Klippgatan 14, 116 35 Stockholm
17. Rebecca Stråfors-Enderborn, Rudjöstrand 1E, 804 23 Gävle
18. Cykelfrämjandet Storstockholm, c/o Terese Vangstrup, teresevangstrup@gmail.com
19. Kerstin Lönngren, Claras gränd 1D, 141 35 Huddinge

20. Paula Richter, Klimatpsykologerna, Gebersvägen 30, 128 65 Sköndal
21. Jacob Witzell, Skånegatan 53, 116 37 Stockholm
22. Naturskyddsföreningen i Nynäshamn, c/o Anna Evans, Väggarövägen 51, 148 91 Ösmo
23. Niclas André och Elizabeth San Martin, Marsvägen 10, 141 33 Huddinge
24. KM2 Property AB, SKR Lager 34 KB och SKR Lager 30 KB, Ombud: advokaten Johan Forsling, Advokatfirma DLA Piper Sweden KB, Box 7315, 103 90 Stockholm
25. Föreningen Klimataktion Stockholm, c/o Titti Matsson, Lövsätragränd 31, 127 36 Skärholmen
26. Föreningen Klimataktion, Solidaritetshuset, Box 4, Tegelviksgatan 40, 116 41 Stockholm
27. Fastighets AB Fågelviksvägen genom Stendörren Fastigheter AB, Ombud: advokaten Carina Holmgren, holmgrenhansson Advokatbyrå AB, Sveavägen 33, 111 34 Stockholm
28. Naturskyddsföreningen, Åsögatan 115, Box 4625, 116 91 Stockholm
29. Solgårds villaförening, c/o Emma-Lou Pesonen, Merkuriusvägen 15, 141 33 Huddinge
30. Lissma sjösänkningsföretag, c/o Thomas Ögren, Brunbärsvägen 2, 114 21 Stockholm
31. Stockholms Anarkistiska Förening, c/o Mikael Hermansson, s_a_f@riseup.net
32. Fältbiologerna, c/o Signe Propst, Åsögatan 115, 116 24 Stockholm
33. Tvärnit Södertörn, c/o Magdalena Jansdotter, Neptunusvägen 12, 141 33 Stockholm
34. Jordens Vänner Sverige, Gyllenkrooksgatan 10B, vån 3, 412 61 Göteborg
35. Backens Fastighetsägareförening, c/o Lennart Hedlund, lennarthedlund97@gamil.com
36. Pascal Orrit, Ålgrytevägen 79, 127 32 Skärholmen
37. Jens Fagerberg, Norsborgs gård 1, 145 90 Norsborg
38. Föreningen Skydda Skogen, c/o Elin Götmark, elin.gotmark@skyddaskogen.se
39. Emma-Lou Pesonen, Merkuriusvägen 15, 141 33 Huddinge
40. Henrik Bokedal Langius, Merkuriusvägen 32A, 141 33 Huddinge
41. Sören Bolin, Ombud: Solgårds villaförening, c/o Emma-Lou Pesonen, Merkuriusvägen 15, 141 33 Huddinge
42. Mehmet Demirel, Ombud: Solgårds villaförening, c/o Emma-Lou Pesonen, Merkuriusvägen 15, 141 33 Huddinge
43. Mårten Klingström, Ombud: Solgårds villaförening, c/o Emma-Lou

Pesonen, Merkuriusvägen 15, 141 33 Huddinge
44. Jonathan Grip, Ombud: Solgårds villaförening, c/o Emma-Lou Pesonen, Merkuriusvägen 15, 141 33 Huddinge
45. Oliwia Kiwanuka, Ombud: Solgårds villaförening, c/o Emma-Lou Pesonen, Merkuriusvägen 15, 141 33 Huddinge

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Klaganden vars överklagande inte tas upp till prövning

1. Gunilla Viberg
2. Erik Moebius
3. Lena Pårup
4. Vänsterpartiet Nynäshamn
5. Lokala Hyresgästföreningen i Vårby-Haga
6. Svenska Turistföreningen Stockholm Lokalavdelning
7. Lennart Sikström
8. Vänsterpartiet Haninge
9. Gunilla Kallifatides Andér
10. Architects Climate Action Network Sverige
11. Rebecca Stråfors-Enderborn
12. Cykelfrämjandet Storstockholm
13. Kerstin Lönngren
14. Paula Richter
15. Jacob Witzell

16. Solgårds villaförening

17. Stockholms Anarkistiska Förening

18. Tvärnit Södertörn

19. Backens Fastighetsägareförening

20. Pascal Orrit

21. Jens Fagerberg

22. Mårten Klingström

TRAFIKVERKET

BESLUT

Ärendenummer
TRV 2021/148741

Dokumentdatum
2022-11-07

Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Region Stockholm

Fastställelse av vägplan för anläggning av väg 259, Tvärförbindelse Södertörn, samt indragning av väg med mera i Huddinge, Haninge och Botkyrka kommuner, Stockholms län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för anläggning av väg 259, Tvärförbindelse Södertörn.

Fastställelsen gäller plankartor och profilkartor med status fastställelsehandling enligt redovisningen nedan. Dessutom fastställs teckenförklaring 000T9301 samt bilaga 1 (2022-04-11) avseende skyddsåtgärder och försiktighetsmått och bilaga 2 (2021-07-09) avseende tillfälliga nyttjanderätter.

Plankartor daterade 2022-04-11

- 100T9310 – 100T9314
- 100T9320 – 100T9323
- 200T9311 – 200T9315
- 200T9320
- 300T9311 – 300T9313
- 400T9311 – 400T9313
- 400T9321 – 400T9324
- 500T9311 – 5009316
- 600T9311 – 600T9324
- 700T9311 – 700T9315
- 800T9311 – 800T9316
- 800T9320

Profilkartor avseende utrymmen för tunnlar, daterade 2021-07-09

- 110T0350 – 110T0351
- 200T0350
- 500T0350 – 500T0351

Väganläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och ärendet i övrigt.

Trafikverket beslutar med stöd av 2 kap 2 § vägförordningen att gränsen mellan statens och kommunens väghållningsansvar ändras i enlighet med vägplanens förslag, se bilaga 2.

Enligt redovisning i bilaga 2 får följande vägar ändrad väghållning:

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Anders Stoor
Juridik och planprövning
Telefon: 010 – 123 63 56
anders.stoor@trafikverket.se

- Del av nuvarande väg 259 från trafikplats Fittja till gränsen mellan Botkyrka och Huddinge väghållningsområde vid bron över Fittjaviken, cirka 1120 meter, övergår till Botkyrka kommun.
- Del av nuvarande väg 259, från gränsen med Botkyrka kommuns väghållningsområde till trafikplats Kästa, cirka 4,9 kilometer, övergår till Huddinge kommun.
- Del av nuvarande väg 259, från väg 226 fram till bro över Orlången, cirka 4 kilometer, övergår till Huddinge kommun.

Trafikverket beslutar även med stöd av 22 § väglagen att den enskilda vägen Ebbadalsvägen ska förändras till allmän väg enligt redovisningen i bilaga 2. Sträckan som förändras är totalt cirka 3,1 kilometer lång. Vägen förändras till allmän när vägplanen får laga kraft.

Trafikverket beslutar dessutom med stöd av 25 § väglagen om indragning av nedanstående vägar och vägdelar. Sträckorna redovisas även i bilaga 2.

- Del av väg E4/E20, ramper på bägge sidor vid Vårby, cirka 200 meter och 196 meter.
- Del av nuvarande väg 259, från trafikplats Kästa till väg 226, cirka 1700 meter.
- Del av Katrinebergsvägen vid trafikplats Kästa, cirka 315 meter.
- Del av Gamla Tullingevägen, från nuvarande väg 259 till trafikplats Solgård, cirka 500 meter.

Indragningarna sker när Tvärförbindelsen har öppnats för trafik.

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Stockholm, samt Haninge kommun där kommunen är väghållare.

Beskrivning av åtgärderna

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade vägens huvudsakliga utformning

Tvärförbindelse Södertörn innebär en delvis ny sträckning av väg 259 mellan väg E4/E20 vid Vårby och väg 73 vid Jordbro. Vägplanen omfattar cirka 3 kilometer av väg E4/E20 och cirka 21 kilometer av väg 259. Den nya delen av väg 259 går i tunnel genom Masmoberget (cirka 750 meter), under Glömstadalen (cirka 1130 meter) och under Flemingsbergsskogen (cirka 3080 meter). Även väg 226 och Västra stambanan vid Solgård passeras i tunnel. Åtta nya trafikplatser anläggs. Vårbybron rivs och ersätts med två nya broar. Gång- och cykelvägar byggs för att skapa ett sammanhängande stråk. En ekodukt, som även har en passage för gående och cyklister, anläggs vid Flottsbro. Viltstängsel monteras längs hela sträckan (där vägen går i ytläge).

Väg 259 utformas huvudsakligen som en mötesfri motortrafikled med två körfält i vardera riktningen. Dimensionerande hastighet är 80 – 100 kilometer per timme.

Stängning av enskilda utfarter, nya enskilda vägar samt de efterföljande tillstånd med mera som krävs för att genomföra vägplanen omfattas inte av fastställelsebeslutet.

Lokalisering

Efter inledande utredningar fanns tre huvudalternativ som studerades och konsekvensbedömdes. Det alternativ som valdes är den norra korridoren, med tunnel under Flemingsbergsskogen.

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

Sträckningen anses fördelaktig bland annat på grund av kortaste sträcka mellan väg E4/E20 och väg 73 samt bra anknytning till regional och lokal planering. Alternativet beräknas även medföra minst klimatpåverkan och störst sammantagen samhällsnytta samt bäst uppfylla projektmålen.

De bortvalda korridorerna är mellersta och södra. Den mellersta korridoren innebär den längsta sträckan i tunnel (bland annat under Flemingsbergsskogen) men därigenom sämre anknytning till den lokala och regionala planeringen. Alternativet ger även högst klimatpåverkan och minst nytta för nedlagd kostnad. Den södra korridoren går i ytläge utanför Flemingsbergskogen vilket ger en sämre koppling till den lokala och regionala planeringen. Klimatpåverkan är högre och samhällsnyttan mindre jämfört med den norra korridoren. Både den mellersta och den södra korridoren medför längre vägsträcka än den norra korridoren.

Även för anslutningarna till väg E4/E20 samt gång- och cykelvägar studerades olika alternativ. Det valda alternativet innebär en ny, fullständig, trafikplats i Masmo för anslutning till väg E4/E20 samt gång- och cykelväg i ytläge. Kommande kommunala exploateringar har stor betydelse för gång- och cykelvägens lokalisering. Det innebär att gång- och cykelvägen blir längre (än kortast möjliga förbindelse) men ger större nytta eftersom fler personer kan nyttja sträckan.

Bullerskyddsåtgärder

Bullerskyddsåtgärder vidtas enligt riktvärdena för "väsentlig ombyggnad" med prognosår 2045. Huvuddelen av åtgärderna utförs som vägnära bullerskydd (skärmar 1,5 – 6 meter höga). Kompletterande fastighetsnära åtgärder erbjuds där så krävs för att klara riktvärden inomhus och/eller vid uteplats. Bullerskyddsåtgärderna framgår av plankartorna med bilagor. Tre parhus i Kästa och två byggnader i Lissma erbjuds förvärv eftersom det inte går att nå riktvärdena med rimliga bullerskyddsåtgärder. Om förvärv inte accepteras erbjuds de fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga.

Bygglov kommer att sökas för bullerskärmar med mera.

Risk och säkerhet – transporter med farligt gods

Tvärförbindelsen får högre trafiksäkerhet och bättre framkomlighet än den befintliga vägen vilket minskar risken för att olyckor med farligt gods ska inträffa. Ytterligare åtgärder för att minska konsekvenserna av en olycka vidtas även. Avvattningen utformas för att fördröja föroreningar och möjliggöra sanering innan spridning till recipient. Ett riskområde på 150 meter från vägkant samt tunnlarna har utretts för risker. Längs väg E4/E20 och vid Granby utformas bullerskärmarna för att även skydda mot brand. På fastigheten Varvet 1 vid Vårbybron krävs omfattande skyddsåtgärder med bland annat ombyggnad och begränsning av fönsterarea mot vägen. Byggnaderna på Varvet 1 kommer att vara cirka 25 meter från den ombyggda vägen. Åtgärderna på Varvet 1 framgår av bilaga 1 till plankartorna. Samtliga bullerskärmar minskar konsekvenserna av en olycka med farligt gods, om än i mindre mån än förstärkta skärmar. Huvuddelen av vägräckena kommer att vara högkapacitetsräcken.

Tunnlarna har bedömts ha en acceptabel risknivå överlag. Brandbekämpningssystem installeras i Masmo, Glömsta och Flemingsbergstunnlarna. Solgårdstunnelns ringa längd gör att färre riskreducerande åtgärder behövs där.

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

Mark och utrymmen som kommer att tas i anspråk

Mark, utrymmen samt särskilda rättigheter som belastar marken eller utrymmet kommer att tas i anspråk för vägen enligt redovisningen av nytt vägområde på vägplanens plan- och profilkartor.

Sammanlagt kommer cirka 157 hektar att tas i anspråk som nytt vägområde. I vägområdet ingår en kantremsa med bredden 2,0 meter i skog och 0,5 meter i öppen mark (ej tomtmark).

Vägrätten inskränks inom cirka 54 hektar av den totala arealen. Inskränkningen avser väghållarens rätt att bestämma över vägområdet för andra ändamål än väg. Väghållarens rätt att utvinna alster och andra tillgångar inskränks inte i något fall. Områdena redovisas på plankartorna som Vi1 – Vi10 med nedanstående innebörd.

- Vi1 Väghållarens rätt att bestämma över marken ger endast rätt att anlägga, underhålla och förnya ledning.
- Vi2 Driftvägen får anläggas, väghållas, underhållas och förnyas. Väghållaren får inte upplåta driftvägen för allmän trafik.
- Vi3 Skyddszon ovanför tunnel. Väghållaren bestämmer inte över ytan, så länge som fastighetsägarens verksamhet inte riskerar att skada väg eller väganordning eller påverka väganläggningens funktion.
- Vi4 Skyddszon för betongtunnel. Väghållaren bestämmer inte över ytan, så länge som fastighetsägarens verksamhet inte riskerar att skada väg eller väganordning eller påverka väganläggningens funktion.
- Vi5 Väghållaren har endast rätt att grundlägga vägdelar och väganordningar, utöva tillsyn av grundläggningen och förnya den vid behov.
- Vi6 Väghållaren har rätt att utforma och bibehålla slänter vid faunapassagen samt utöva tillsyn och underhåll för att upprätthålla faunapassagens funktion.
- Vi7 Väghållaren får endast bestämma över det som inte är järnvägsanläggning inom järnvägsmark.
- Vi8 Väghållaren har rätt att anlägga, bibehålla, underhålla och förnya betongtunnel.
- Vi9 Väghållaren har rätt att anlägga, underhålla och förnya dike för avledning av vägdagvatten.
- Vi10 Väghållaren har rätt att anlägga, underhålla och förnya viltstängsel.

Fastighetsägare kan sammanfattningsvis använda områden med inskränkt vägrätt så länge som användningen inte äventyrar områdets funktion för den allmänna vägen. På ytorna ovanför betongtunneln och på vägrampernas skyddszoner får väghållaren inte bestämma över marken för annat ändamål än väg.

Cirka 79 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, planeras att tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). 14 hektar av de tillfälliga nyttjanderätterna är på mark som även omfattas av inskränkt vägrätt. Den tillfälliga nyttjanderätten gäller under byggtiden enligt det som redovisas i bilaga 2 till plankartorna. Byggtiden är totalt cirka 10 år. Fastighetsägaren ska underrättas minst två månader innan en tillfällig nyttjanderätt tas i anspråk.

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

Kommunala planer

Vägplanen berör de kommunala översiktsplanerna i Botkyrka, Huddinge och Haninge kommuner. Dessutom berörs ett stort antal detaljplaner, vilket framgår av PM 2022-04-21 om berörda detaljplaner. Vägplanen strider mot huvuddelen av detaljplanerna. Det pågår därför arbete med ändring eller upphävning av flertalet detaljplaner. Därutöver kommer vägplanens åtgärder att avvika från nedanstående detaljplaner.

- Huddinge Bastubacken mm (012K-90037). Cirka 140 kvadratmeter nytt vägområde i område för park och motortrafik.
- Huddinge Ekedals koloniträdgårdsområde (126K-12414). Inskränkt vägrätt för driftväg på befintlig väg i området.
- Huddinge Ändring av del av DP trafikplats Södertörnsleden/Huddingevägen (126K-15478). Cirka 95 kvadratmeter inskränkt vägrätt för VA-ledning gör intrång på kvartersmark (som inte får bebyggas på grund av högspänningsledning men ska vara tillgänglig för underjordiska ledningar).
- Haninge Jordbro industriområde 8 (D41). Nytt vägområde gör intrång på cirka 40 kvadratmeter kvartersmark för värmeverk, område för gång- och cykelväg och fastighetsanslutning.
- Haninge Jordbro 15 (S87). Cirka 60 kvadratmeter nytt vägområde med cirkulationsplats gör intrång på parkmark.

Ovanstående avvikelser bedöms av väghållningsmyndigheten som mindre och att de inte strider mot detaljplanernas syfte. Den uppfattningen delas av Huddinge och Haninge kommuner. Frivilligt bygglov har sökts för åtgärder i Huddinge kommun som anses vara mindre avvikelser från detaljplaner.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljökvalitetsnormer

Natura 2000-området Granby är beläget cirka 300 meter söder om väg 259 vid Lissma. Området påverkas inte av vägplanen.

Hanveden är ett riksintresse för friluftslivet. Området berörs av markanspråk vilket medför påtaglig skada på riksintresset. Vägplanen berör en liten del av riksintresset för turism och friluftsliv Mälaren med öar och strandområden vid Vårby. Mälaren är även av riksintresse för yrkesfisket. Dessa riksintressen påverkas inte negativt av vägplanen.

Väg E4, väg 73, befintlig väg 259, Tvärförbindelse Södertörn (planerad sträckning), Västra stambanan och Nynäsbanan är av riksintresse för kommunikationer.

De kommunala naturreservaten Gömmaren, Flemingsbergsskogen, Orlången, Björksättrahalvön, Lissmadalen, Paradiset och Rudan påverkas av vägplanen. Anpassningar har gjorts för att minska vägens påverkan så långt som möjligt. Efterföljande tillstånd som krävs enligt miljöbalken kommer att sökas i den mån det behövs. Flemingsbergsskogen, Orlången och Lissmadalen har förbehåll för Tvärförbindelse Södertörn i reservatsföreskrifterna. Kompensationsåtgärder genomförs där det är möjligt. Sådana åtgärder kan dock inte fastställas.

Brukningsvärd jordbruksmark, som skyddas genom 3 kap. 4 § miljöbalken, påverkas. Vägplanen har anpassats för att minska påverkan så långt som möjligt.

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

Vägplanen berör ytvattenförekomsterna Mälaren-Rödstenfjärden (SE657330-161320), Albysjön (SE657170-161793), Orlången (SE656833-162888), Drevviken (SE656793-163709), Övre Rudasjön (SE656324-163315) och Husbyån (SE655850-163256), för vilka det finns fastställda miljökvalitetsnormer. Även tre grundvattenförekomster, Tullingeåsen-Ekebyhov-Riksten (SE656949-161825), Jordbromalm (SE656020-163276) och Handen (SE656307-163320) berörs och har fastställda miljökvalitetsnormer. De västra delarna av vägplanen berör även Östra Mälarens vattenskyddsområde, där avledning av dagvatten till recipient inte får göras utan föregående rening. Tvärförbindelsens avvattning och rening dimensioneras för att, jämfört med befintlig väg, minska föroreningsbelastningen till recipienterna. Möjligheten att nå miljökvalitetsnormerna påverkas därför inte. Infiltration tillåts inte där underliggande grundvatten kan påverkas. Albysjön kommer dock att få en liten ökning av föroreningsmängden på grund av den sammanlagda belastningen från kvarvarande del av väg 259 (vilken övergår till kommunal väghållning) och Tvärförbindelsen.

Objekt som omfattas av det generella biotopskyddet påverkas, enligt redovisningen i bilaga 3 till miljökonsekvensbeskrivningen. Kompensationsåtgärder föreslås för att minska vägplanens negativa konsekvenser på de skyddade naturtyperna (alléer, öppna diken och åkerholmar). Kompensationsåtgärderna fastställs inte men utgör ett åtagande från projektet vilket normalt ska genomföras.

Vägplanen berör strandskyddade områden, bland annat vid Gömmarebäcken och vid Gladövik. Åtgärderna i vägplanen minskar inte tillgängligheten till strandskyddade områden och påverkar inte syftet med strandskyddet.

Vägplanen innebär risk för att arter som omfattas av artskyddsförordningen påverkas, om inte skyddsåtgärder vidtas. Förekomsten av skyddade arter har inventerats i flera steg. 86 fridlysta arter hittades. Vägens lokalisering och skyddsåtgärder har anpassats för att minska risken för påverkan. Även vanligt förekommande fåglar, vilka kan ha ett starkare skydd enligt ny praxis, har beaktats. Vid Lissmasjön har fåglar inventerats och rapporterade observationer av skyddade arter har kontrollerats. Biotopvårdade åtgärder på totalt cirka 18 hektar samt skapande av småvatten, uppsättning av holkar med mera kommer att genomföras i enlighet med ett åtagande från projektet.

Finansiering och byggstart

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 18 miljarder kronor i prisnivå 2021-02. Finansiering sker med medel ur den nationella planen samt genom medfinansiering från Haninge kommun till Glömstatunneln.

Byggstart planeras ske tidigast 2023.

Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt väglagen har föregåtts av flera förberedande studier samt en lokaliseringsutredning. Regeringen har beslutat att inte tillåtlighetspröva projektet enligt 17 kap. 3 § miljöbalken.

Länsstyrelsen i Stockholms län har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 321 yttranden och 169 kommentarer på Facebook. Synpunkterna har sammanställts och kommenterats i ett granskningsutlåtande. Yttrandena i sin helhet ingår i underlaget till vägplanen. Nedan sammanfattas de huvudsakliga synpunkterna som kom in under granskningen.

- Kommuner. Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Södertälje och Tyresö kommuner är överlag positiva till vägplanens åtgärder. Samtliga ställer sig även bakom ett gemensamt yttrande från Södertörnskommunerna. Vikten av samordning med andra infrastrukturprojekt samt kommunernas detaljplanearbete lyfts fram. Gång- och cykelvägen Flemingsberg – Haninge borde ha fått en genare sträckning och vägplanen borde ta ett helhetsgrepp på cykelförbindelserna. Tvärförbindelsen borde även anpassas till framtida funktioner – exempelvis elektrifiering (elväg). Därutöver lämnas synpunkter på delar av utformningen och skyddsåtgärderna, dagvattenhanteringen och redovisningen i handlingarna Dessutom lyfts behov av andra åtgärder på transportinfrastrukturen.

- Myndigheter och region. Flertalet lyfter fram vikten av att Tvärförbindelsen byggs och att finansieringen säkras i den nationella planen. Hänsyn till bland annat Spårväg Syd och kollektivtrafiken ses som viktigt av flera. Omhändertagande och rening av vägdagvatten, hantering av befintliga ledningar och anslutning till de kommunala ledningsnäten anses vara viktiga frågor.

  Naturvårdsverket anser att Tvärförbindelsens påverkan på miljökvalitetsmålet "begränsad klimatpåverkan" måste framgå tydligt i underlaget. I nuläget anses projektet vara oförenligt med en hållbar stadsutveckling. Alternativ som minskar påverkan på natur- och friluftsvärden samt rekreationsytor med mera borde utredas mer.

- Fastighetsägare och särskilt berörda. Yttrandena är överlag svagt positiva till Tvärförbindelsen men det finns många detaljer som anses behöva vidare diskussioner eller justeringar av vägplanen (minskade markanspråk). Synpunkterna avser i stor utsträckning omfattningen av bullerskyddsåtgärderna och hur bullernivåerna har beräknats samt praktiska frågor – exempelvis hur delar av fastigheter ska nås. Hänsyn till pågående markanvändning (exempelvis Spendrups, Fabege fastigheter och Stendörren), kommande exploateringar och stadsutveckling (exempelvis Vårby Udde) ses som väsentligt. Även tillfälliga nyttjanderätters påverkan på befintliga verksamheter och kommande exploateringar ses som problematiskt. Justeringar av busshållplatsernas läge lyfts slutligen fram av flera.

- Organisationer. Organisationerna är överlag svagt negativa till vägplanen. Tvärförbindelsen anses öka trafiken och påverka klimatet negativt. Ingreppen i naturen anses vara oacceptabla. Det framförs även oro om partikelhalterna längs den nya vägen. Ytterligare gång- och cykelåtgärder anses behövas och utformningen som föreslås i vägplanen är överlag inte tillräckligt bra. Ytterligare sträckor av Tvärförbindelsen borde förläggas i tunnel.

  Naturskyddsföreningen (med lokalavdelningar), Jordens Vänner, Grön Ungdom, Läkare för miljön lokalförening Stockholm, Förbundet Allt åt alla Stockholm, Kollektivtrafikens vänner/Vägs ände, Vänsterpartiet Haninge, Klimataktion, Tvärnit Södertörn, Miljöpartiet i

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

Region Stockholm med flera är starkt negativa och anser bland annat att Tvärförbindelsen inte ska byggas. Klimatet och miljömålen påverkas i alltför hög grad. Trafiken måste minska – inte öka – och samhället anpassas för att minska transporterna. Istället borde bland annat kollektivtrafiken och järnvägen byggas ut. Underlaget i vägplanen anses även vara bristfälligt i flera avseenden.

- Allmänheten. Synpunkterna från allmänheten är sammantaget svagt negativa. Framför allt avser de negativa synpunkterna projektets påverkan på klimatet och miljön. Det framförs även många synpunkter på gång- och cykelåtgärderna och vägens utformning. Exempelvis borde mer av vägen förläggas i tunnel enligt synpunkterna. Mer bullerskydd efterfrågas även. Många synpunkter avser dock önskemål om bullerskyddsåtgärder utanför vägplanens influensområde.
- Facebook. Kommentarerna är övervägande positiva. Synpunkter lämnas även bland annat avseende andra delar av transportinfrastrukturen (exempelvis väg 225). Tvärförbindelsens negativa påverkan på miljön och klimatet samt att det är otidsenligt att bygga nya motorvägar lyfts också fram.

Efter granskningen har den sökande gjort mindre ändringar av planbeskrivningen och plankartorna. Bland annat har fornlämningar lagts till på plankartorna, ett område med inskränkt vägrätt på plankarta 100T9312 har tagits bort och skyddsåtgärder har justerats. Fågelviksvägens utformning har ändrats till 1+2 körfält istället för 1+1 (utan större påverkan på markanspråken). Även tunnelprofilerna har justerats då höjdangivelserna inte var korrekta. Ändringarna redovisas i en särskild handling.

De som berörs av ändringarna har underrättats och haft tillfälle att komma in med synpunkter. Fyra yttranden med synpunkter kom in, vilka har sammanställts och kommenterats av väghållningsmyndigheten. Synpunkterna handlar huvudsakligen om att för få synpunkter från granskningen har tillgodosetts när vägplanen ändrades.

Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelsen i Stockholms län har tillstyrkt att vägplanen fastställs. I ett särskilt yttrande har länsstyrelsen inte heller några invändningar mot det som redovisas i "PM Väghållningsansvar".

Av tillstyrkan framgår bland annat att länsstyrelsen anser att lokaliseringen är lämplig och tillräckligt utredd samt att projektet är förenligt med hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken, hushållningsbestämmelserna i 3 – 4 kap. miljöbalken samt med strandskyddet och det generella biotopskyddet. Vägplanens åtgärder för artskydd är acceptabla. Riksintresset väg, Tvärförbindelsen, bör ges företräde framför riksintresset för friluftsliv, Hanveden.

Skälen för Trafikverkets beslut

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande och de som kom in efter ändringar i vägplanen i ett kompletterande utlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning avseende svaren på inkomna synpunkter. Granskningsutlåtandet ingår i helhetsbedömningen av vägplanen.

Det ska dock förtydligas (med anledning av yttrande F146 i utlåtandet) att säkerhetssystemen i tunnlarna är tillräckliga även för bränder i elbilar.

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

Kompletteringar under fastställelseprövningen

Trafikverket har begärt en förtydligad redovisning kring vägplanens avvikelser från detaljplaner (där detaljplaner inte ska ändras eller upphävas). Det nya materialet bekräftar de slutsatser som redan framgår av planbeskrivningen. Därutöver har plankartorna förtydligats med bland annat rättigheter som berörs och redovisningen av planerade sidoräcken har förbättrats. Kartor för ändring av väghållaransvar, indragningar och förändring av enskild väg till allmän har förtydligats. Inga ändringar har sammantaget gjorts i vägplanen men underlaget har förtydligats.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen och efter ändring av vägplanen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. När information om granskningen lades upp på Facebook skrevs ett antal kommentarer på inlägget. Kommentarerna har tagits upp i granskningsutlåtandet men de som har kommenterat har endast gått att kommunicera där kontaktuppgifter har lämnats.

Under kommuniceringen kom det in 33 skrivelser. De med synpunkter sammanfattas och kommenteras nedan.

I samband med fastställelseprövningen har plankartorna förtydligats och andra förtydligande uppgifter har inhämtats från projektet. Eftersom inga ändringar har gjorts i vägplanen och ingen kan anses lida någon rättsförlust av utebliven kommunikation bedöms kommunicering av förtydligandena vara uppenbart obehövlig.

För att kunna besvara tre kommunikationsyttranden (Stig Olofsson, Lissmadalens sjösänkningsföretag och Ulf Eriksson) har projektet fått kommentera yttrandena. Frågorna och svaren rör i samtliga fall sådant som inte bestäms i fastställelsebeslutet och som till största delen framgår av granskningsutlåtandet. Det bedöms därför vara obehövligt med kommunicering av projektets yttrande innan fastställelsebeslutet utan det är tillräckligt att svaren lämnas vid respektive yttrande nedan.

Direkt berörda av vägplanen

Region Stockholm. Vägplanen berör kollektivtrafiken, bland annat tunnelbanan vid Masmo och kommande Spårväg Syd. Avtal behöver tecknas för hur påverkan (på exempelvis sträckningen för Spårväg Syd) ska hanteras. Utan avtal kan vägplanen inte tillstyrkas. Samordning med tunnelbanan i Masmo är väsentlig och ska ske i enlighet med regionens yttranden. Trafikverket bör stå för merkostnaderna som drabbar busstrafiken under byggtiden. Även kostnader för eventuell ersättningstrafik för pendeltåg som måste ställas in bör bäras av Trafikverket (samt regleras i avtal). Framkomligheten för gång- och cykeltrafik måste säkerställas under byggtiden. Den främsta frågan är hur Tvärförbindelsen ska kunna förenas med Spårväg Syd. Det finns ett stort antal konfliktpunkter.

Trafikverkets kommentar. Ersättningsfrågor, exempelvis för störningar under byggtiden, hanteras inte i fastställelsebeslutet utan omfattas av efterföljande processer. Beslutet avser Tvärförbindelsens markanspråk och påverkan på allmänna och enskilda intressen. En vägplan ska även vara möjlig att genomföra. Även om det finns ett antal punkter som projektet bör komma överens med berörda om

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

innan Tvärförbindelsen kan byggas, exempelvis samordning med Spårväg Syd, är bedömningen att vägplanen går att genomföra även i nuläget.

Tullinge Segelsällskap. Trafikverket behöver ersätta småbåtshamnen som tas bort med en ny anläggning. Flytten av hamnen är en ringa kostnad i förhållande till ombyggnaden av bron och hela Tvärförbindelsen. Den befintliga vattendomen ålägger Trafikverket att ordna en hamn.

Trafikverkets kommentar. Hamnen är en rättighet vilken kan tas i anspråk med en fastställd vägplan. I prövningen av vägplanen vägs konsekvenserna för segelsällskapet med flera om hamnen tas bort mot fördelarna med att bygga om bron och vägen. En vattendom kan alltid omprövas vilket kommer att vara nödvändigt i det här fallet. Trafikverket har inte heller någon rättslig möjlighet att ordna markåtkomst för en hamn utanför vägområdet. Ersättning för skador som uppstår för segelsällskapet hanteras i efterföljande processer när vägplanen har fått laga kraft.

KM2 Property AB, SKR Lager 34 KB och SKR Lager 30 KB (gemensamt "Spendrups"), genom ombud DLA Piper Swedeb KB. Spendrups vidhåller de synpunkter som har lämnats tidigare. Justeringarna efter granskningen omfattar inte de krav som har framförts. Varför så stora intrång är nödvändiga på Spendrups fastigheter måste förklaras samt hur anspråken ska gälla så kort tid som möjligt. I annat fall bör intrången tas bort. Samordningen mellan vägplanen och markanvändning samt exploatering av Spendrups fastigheter är nödvändig. Spendrups måste annars motsätta sig vägplanen och alla tillhörande processer och prövningar.

Trafikverkets kommentar. Avseende synpunkter lämnade under granskningen hänvisas till svaren i granskningsutlåtandet, vilka Trafikverket instämmer i. Förslag på andra lösningar för permanenta markanspråk och tillfälliga nyttjanderätter har granskats av projektet men inte bedömts vara lämpliga att genomföra. Efter granskningen har dock ett område med inskränkt vägrätt minskats från 918 till 261 kvadratmeter på fastigheten Mjödet 1. I övrigt hanteras ersättning för påverkan på verksamheter med mera efter att vägplanen har fått laga kraft. Även samordning mellan vägplanens genomförande och Spendrups hanteras efter laga kraft.

Stig Olofsson, dödsbodelägare fastigheten Lissma 4:490. Det är tveksamt om förslaget om hur marken ska nås efter att Tvärförbindelsen har byggts är genomförbart.

Trafikverkets kommentar. När vägplanen är genomförd ska markerna vara tillgängliga. Hur bestäms i dialog mellan fastighetsägaren och projektet. Hur tillgängligheten till marken ska ordnas bestäms inte i fastställelsebeslutet.

Lissma sjösänkningsföretag. Det finns vägtrummor som ligger för högt (enligt vad som gäller i vattendomen) vilket påverkar utflödet och därigenom möjligheterna att ta emot vatten i sjösänkningsföretaget. Rapporten från Norconsult är felaktig beträffande var flödesbegränsningarna i sjösänkningsföretaget finns. Tillrinningsprognoserna har oklar tillförlitlighet. Hur skötsel av dikena vid trafikplats Lissma ska vara möjlig är också oklart. Bullerskyddsåtgärderna och åtgärder för rening av vägdagvatten är acceptabla.

Trafikverkets kommentar. Trumman under Lissmavägen omfattas inte av vägplanen. Det finns dock ett pågående ärende hos Trafikverket Underhåll avseende inmätning och kontroll av trumman. Trumman under Lagervägen är kommunal. Tvärförbindelsen medför en högst marginell flödesökning i sjösänkningsföretaget, vilket framgår av granskningsutlåtandet.

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

Fastighets AB Balder (Riggen 1 och Sinona Riggen 2 AB). Vårby allé borde dras om så att alla trafikslag samlas. Det skapar mer trygghet och är bättre för verksamheterna. Riggen 1 och 2 påverkas kraftigt och det är viktigt att bolaget kompenseras för de intrång som vägplanen medför.

Trafikverkets kommentar. Den föreslagna utformningen vid Vårby allé är ändamålsenlig och behöver inte utredas ytterligare. Kompensation för intrång med mera är ersättningsfrågor vilka hanteras efter att vägplanen har fått laga kraft. Under byggtiden har projektet (vilket framgår av granskningsutlåtandet) för avsikt att minimera de störningar som arbetena medför.

Huddinge kommun. Kommunen vidhåller tidigare lämnade synpunkter. Genomförandeavtal måste även tecknas innan vägplanen kan fastställas.

Trafikverkets kommentar. Trafikverket instämmer i projektets svar i granskningsutlåtandet. Kommunens frågor och synpunkter besvaras där. Ett genomförandeavtal är inte nödvändigt för fastställelseprövningen och behöver därför inte vara klart innan vägplanen fastställs. Det är dock uppenbart att projektet behöver ha en god dialog med kommunen under byggtiden.

Holmgrenhanson Advokatbyrå (ombud för Stendörren Fastigheter AB, Varvet 1 m.fl.). De synpunkter som har lämnats tidigare har inte beaktats. Föreslagna skyddsåtgärder är varken tillräckliga eller ändamålsenliga. Diskussioner om förvärv av Varvet 1 pågår men någon överenskommelse har inte träffats.

Trafikverkets kommentar. Varvet 1 får en stor påverkan av vägplanen, både under byggtiden och permanent. Tillgängligheten kommer att säkerställas även under byggtiden. De skyddsåtgärder som fastställs är tillräckliga för att fastigheterna ska kunna nyttjas på huvudsakligen samma sätt som idag när den nya vägen är byggd. Bullerskyddsåtgärderna är i enlighet med gällande riktlinjer. Ett eventuellt förvärv av Varvet 1 regleras inte i fastställelsebeslutet. Ersättning för skador med mera hanteras efter att vägplanen har fått laga kraft. Sammantaget är åtgärderna för Varvet 1 tillräckliga för att vägplanen ska kunna fastställas.

Niclas André, Elisabeth San Martin, Solgårds Villaförening och Berne Fredeby. Trafikverket och Huddinge kommun undanhåller information och kringgår offentlighetsprincipen. Inte heller får Trafikverkets diarium genomsökas. Miljökonsekvensbeskrivningen stämmer inte med vägplanen. Granskningstiden har inte heller tagit hänsyn till pandemin. Vid bostäderna i Solgård klaras inte riktvärdet 55 dBA, vilket är ett krav. Inte heller vägs alla bullerkällor in. Solgård är ett område med låg bakgrundsnivå och då är riktvärdet lägre. Luftkvaliteten försämras och miljömålen nås inte. Hur bullerskärmarna inverkar på partikelhalterna redovisas inte. Om en överdäckning av Tvärförbindelsen är möjlig eller inte redovisas inte och bemöts inte i granskningsutlåtandet. Fastigheterna vid Solgård ska bara förvärvas för att Trafikverket och kommunen ska kunna tillgodogöra sig ökningen av marknadsvärdet framöver.

Trafikverkets kommentar. Det har inte gått att belägga att någon information har undanhållits eller förvägrats. Av säkerhetsskäl får allmänheten inte söka fritt i Trafikverkets system. Inte heller finns någon rätt att göra sådana sökningar. Allmänna handlingar eller information måste begäras ut. Avseende underlag till bullerutredningen är detta inte handlingar som finns hos Trafikverket eller förvaras för verkets räkning hos någon annan. Konsulten levererar en färdig produkt (bullerutredningen) i enlighet med beställningen från Trafikverket. Granskningstiden följer lagstiftningens krav. Vid byggande av väg eller järnväg gäller riktvärdena i

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

infrastrukturpropositionen. Nivåerna är inte bindande utan riktvärdena ska nås i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I delar av Solgård finns gränsvärden för buller i gällande detaljplan men dessa gränsvärden kommer att upphävas när detaljplanerna ändras. Solgård är inte ett område med låg bakgrundsljudnivå (i riktvärdenas mening). De bullerskyddsåtgärder som redovisas i vägplanen är de som den sökande anser behövas för att planen ska vara möjlig att fastställa. Några alternativa lösningar behöver inte redovisas så länge som det redovisas hur riktvärdena nås och vilka motiverade avsteg som måste göras. Vägplanen uppfyller detta krav. Buller från statlig infrastruktur vägs in. Någon skyldighet (eller möjlighet) att ta hänsyn till alla bullerkällor finns inte. Miljökvalitetsnormer bedöms inte överskridas. Partikelhalterna övervakas och hastigheten föreslås sänkas vintertid då dubbdäck ökar partikelhalterna. Det är endast den aktuella vägplanen som kan prövas. En eventuell överdäckning skulle främst vara en kommunal fråga. De fastigheter vid Solgård som erbjuds förvärv får erbjudandet eftersom det inte går att genomföra tillräckliga bullerskyddsåtgärder med hänsyn till den kommande detaljplanens krav. Där markanvändningen ändras till naturmark finns även en möjlighet för kommunen att lösa in fastigheterna. Trafikverkets åtgärder syftar endast till att vägplanen ska vara genomförbar. Det kan bara beklagas om bemötandet från Trafikverkets representanter har upplevts som felaktigt. Vägplanen och detaljplanen är två skilda processer. Vägen kan dock inte byggas i strid mot detaljplan varvid det minst måste vara sannolikt att detaljplaner som vägen strider mot ska ändras eller upphävas för att vägplanen ska kunna fastställas. Det finns slutligen ingen skyldighet att beakta varje synpunkt som lämnas under framtagandet av vägplanen.

Inte direkt berörda av vägplanen

Joakim Crona. Vägplanens klimatpåverkan på grund av den inducerade trafiken är inte korrekt redovisad och behöver göras om.

Trafikverkets kommentar. Tvärförbindelsen ger en mycket låg mängd inducerad trafik (se vidare under "skäl"). Inget tyder på brister i vägplanens redovisning av projektets klimatpåverkan.

Vårby-Fittja Hembygdsförening. Tidigare synpunkter har inte beaktats. Trafikintresset kan inte anses ha rätt att gå före andra intressen. Staten rår över styrmedel att främja andra transporter – och därför borde det finnas med i bedömningen om Tvärförbindelsen ska byggas. Projektets klimatpåverkan kan inte accepteras. Inte heller ingreppen i naturreservaten. Ingreppen är dessutom inte tillräckligt redovisade. Vårby källa får stor påverkan. Den gröna kilen i form av sambandet mellan Gömmarens naturreservat och skogarna i Botkyrka skärs av. Ekodukten som byggs vid Myrstugeberget är inte tillräcklig för att minska konsekvenserna på det ekologiska sambandet. Bullret vid Vårby-Haga/Myrstugeberget blir alldeles för högt. Hagstaeken förstörs. Föreningen motsätter sig de detaljplaneändringar som planeras för att genomföra vägplanen.

Trafikverkets kommentar. Bedömningen är att det inte är möjligt att ersätta Tvärförbindelsen genom att investera i exempelvis spårvägar istället. Vägens klimatpåverkan i driftskedet beror till stor del på utvecklingen av alternativa drivmedel samt framtida infrastruktur (elväg exempelvis) som Tvärförbindelsen kan kompletteras med. Den nya vägen medför dessutom endast en marginell ökning av den totala trafikmängden. Intrången i naturreservaten är tillräckligt redovisade och påverkan på dessa ingår i fastställelseprövningen. Ekodukten vid Myrstugeberget får en tillräcklig funktion. Vissa fastigheter på Myrstugeberget får bullernivåer vid fasad som överskrider riktvärdena. Inomhus och på uteplatser klaras riktvärdena i samtliga fall (i utbyggnadsalternativet).

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

I Haga kommer det att vara marginella överskridanden av riktvärdet vid fasad för prognosåret. En fastighet erbjuds en skyddad uteplats. Bullerskyddsåtgärder genomförs sammantaget i enlighet med infrastrukturpropositionen. Anpassningar har gjorts så att Hagstaeken inte behöver avverkas på grund av Tvärförbindelsen. Eken har dock bedömts vara i dåligt skick och en risk för trafikanterna på Glömstavägen. Avverkning kan därför behövas av säkerhetsskäl – men inte på grund av vägplanen.

Erik Moebius. Det är orimligt att bygga Tvärförbindelsen eftersom fartygstransporter kan ersätta stora delar av behoven. All nybyggnad av väg borde stoppas. Södertörn skadas påtagligt av Tvärförbindelsen.

Trafikverkets kommentar. Det är inte möjligt att ersätta Tvärförbindelsens funktion med sjöfart. Vägens påverkan på allmänna och enskilda intressen ingår i fastställelseprövningen. Sammantaget är fördelarna med Tvärförbindelsen större än nackdelarna.

Södertörns brandförsvarsförbund. Inget ytterligare att tillägga men förbundet hänvisar till yttrandet under granskningen.

Trafikverkets kommentar. Trafikverket utgår från att projektet för en dialog med förbundet framöver.

Ulf Eriksson. Kommer det att vara möjligt att använda motionsspåret vid Glömsta och ansluta till den tillfälliga gång- och cykelvägen under byggtiden? På kartan står det "grind" vilket borde innebära att det går att ansluta till spåret även från den färdiga gång- och cykelvägen?

Trafikverkets kommentar. Den tillfälliga gång- och cykelvägen samt den färdigbyggda kommer att vara tillgängliga från motionsspåret genom en grind. Grinden redovisas på illustrationskartan och är ett bindande åtagande.

Lokala Hyresgästföreningen Vårby-Haga. Kommer Trafikverket att bekosta inglasade balkonger för att motverka bullerstörningar? Varför kan vägen inte förläggas i tunnel även vid Vårby-Haga? Den nya vägen kommer att öka buller och föroreningar i hela området.

Trafikverkets kommentar. Andelen väg i tunnel styrs av bland annat hänsyn till naturmiljön och möjligheterna att koppla ihop det lokala vägnätet med Tvärförbindelsen. Vägutformningen enligt vägplanen är den som bäst tillgodoser ändamålen med projektet. Inglasade balkonger är inte uteplatser och kommer därför inte att erbjudas som bullerskyddsåtgärd. De omfattande vägnära bullerskyddsåtgärderna som fastställs innebär att riktvärdena överskrids på endast ett mindre antal uteplatser. Där riktvärden överskrids säkerställs att det finns en bullerskyddad uteplats. Den nya vägen medför endast begränsad ytterligare omgivningspåverkan.

Naturvårdsverket. Tidigare lämnade synpunkter vidhålls eftersom det fortfarande finns brister i vägplanens redovisning av miljö- och klimatpåverkan. Vägens utformning främjar en ökad trafik och en utglesad stadsutveckling. Det är viktigt att planerade och utlovade åtgärder för att minska påverkan på bland annat Hanveden genomförs. Öster om Flemingsbergsskogen borde vägstandard och hastighetsbegränsning med mera omprövas för att minska skadorna på riksintresset och naturreservaten.

Trafikverkets kommentar. Trafikverkets bedömning är att underlaget i vägplanen är tillräckligt för fastställelseprövningen. I prövningen görs en helhetsbedömning där alla konsekvenser och skador

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

som vägen medför vägs mot fördelarna med att genomföra projektet. Det har inte funnits anledning att utreda andra alternativ och utformningar mer än befintlig redovisning i vägplanen.

Jakob Witzell. Lokaliseringen av gång- och cykelvägen har inte utretts tillräckligt. Omvägen för gång- och cykeltrafiken strider mot projektmålen. PM10-halterna kommer att överskridas på delar av sträckan. Varken trafikprognosen eller påverkan på klimatmålen är korrekt redovisade.

Trafikverkets kommentar. Trafikverket delar inte bedömningen att gång- och cykelvägarna borde ha utretts mer. Det är inte förenligt med bland annat minsta intrång och olägenhet att bygga gång- och cykelväg i ytläge i Flemingsbergsskogen. Inte heller skulle en sådan sträckning ge tillräckliga fördelar för omgivande bebyggelsekoncentrationer. Det är inte säkerställt att gränsvärdet för PM10 kommer att överskridas på någon del av gång- och cykelvägen. Partikelhalterna kommer att övervakas och åtgärder vidtas om behov finns. Fastställelseprövningen är en helhetsbedömning av vägplanens samlade fördelar och nackdelar. Underlaget i vägplanen är i övrigt tillräckligt för att vägplanen ska kunna fastställas.

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund. Förbundet vidhåller att bullernivån vid Rudans naturreservat (frisbeegolfen) ska begränsas till 40 dBA. Kompensation för intrången på barrblandskogen på torvmark måste presenteras. För att nå riktvärdet vid fasad borde fastighetsnära åtgärder genomföras för fastigheterna Slätmossen 1:191, Söderbymalm 3:255, Kalvsvik 11:774 och Kalvsvik 11:777, om inte vägnära åtgärder är tillräckliga. Utredning om bullerskydd utöver vägplanens åtgärder behövs. Även utredning om lågfrekvent ljud förekommer inomhus behövs.

Trafikverkets kommentar. Ett område för rekreation och friluftsliv som redan är bullerpåverkat är inte ett sådant friluftsområde som avses i trafikverkets riktlinje. Ytterligare åtgärder vid Rudan kan inte fastställas i vägplanen. Kompensationsåtgärder kan inte fastställas men är att anse som bindande åtaganden – som även kan ha betydelse i efterföljande tillståndsprövningar. Riktvärden och allmänna råd om lågfrekvent buller kan inte beaktas vid fastställelseprövningen eftersom dessa inte avser buller från transportinfrastruktur. På de aktuella fastigheterna överskrids riktvärdet vid fasad endast ytterst marginellt för prognosåret. Ytterligare bullerskyddsåtgärder kan därför inte motiveras.

Katarina Nywall. Vägplanen har inte uppdaterats tillräckligt med anledning av inkomna synpunkter. Projektet strider mot klimatmålen. Cykelsatsningen är otillräcklig. Den nya vägen medför hälsorisker. Alternativa transportlösningar har inte studerats tillräckligt. Skadorna på naturen kan inte accepteras. Inte heller finns åtgärder för att skydda vattentäkter med mera från vägdagvatten.

Trafikverkets kommentar. Det finns ingen skyldighet att beakta inkomna synpunkter om bedömningen är att någon ändring inte är lämplig att göra. Anläggningen av vägen motverkar inte i sig möjligheterna att nå klimatmålen. Cykelsatsningen är tillräckligt bra och hälsoriskerna är små och väl hanterade. Andra lösningar har studerats i tillräcklig mån. Fördelarna med vägplanen är större än vägens påverkan på naturen och miljön. Skyddsåtgärderna för grundvattnet och vattentäkterna är tillräckliga. Miljökvalitetsnormer för vatten överskrids inte.

Bo Lundin. Vägplanen strider mot de allmänna hänsynsreglerna och flera andra regler i miljöbalken. Även klimatmålen motverkas. Lokaliseringar och alternativ är inte tillräckligt utredda.

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

Istället för att öka trafiken genom Hanveden borde trafikbegränsande åtgärder (särskilt för tung trafik) utredas. Arbetet med vägplanen borde därför avbrytas och finansieringen tas bort ur den nationella planen.

Trafikverkets kommentar. Bedömningen av projektets förenlighet med miljöbalkens regler ingår i fastställelseprövningen. Se vidare under "Skäl". Trafikverket anser att vägplanen kan fastställelseprövas och att lokalisering samt alternativ redovisas i tillräcklig mån.

Svenska Naturskyddsföreningen. Klimatmålen kräver ett minskat trafikarbete. Vägplanen strider mot detta mål. Inte heller främjar en ny väg en långsiktigt hållbar hushållning med marken. Det går inte att tillgodoräkna sig nyttor som ligger utanför vägplanen – vilket görs i flera fall. Det kan inte vara tillåtet att komplettera miljökonsekvensbeskrivningen med påverkan på skyddade arter *efter* att den har godkänts. Hastighetsbegränsning bestäms inte i vägplanen och kan därför inte användas som skyddsåtgärd. Trafikverket måste hålla isär den exploaterande och prövande delen för att prövningen ska kunna vara saklig. I nuläget framstår rollerna som sammanblandade. Kommunikationstiden har även varit för kort.

Trafikverkets kommentar. Vägplanen medför endast en marginell ökning av trafikarbetet totalt. Klimatmålen går att nå även om effektiva transportvägar, vilka exempelvis gynnar kollektivtrafiken, byggs. Vägplanen i sig strider därför inte mot klimatmålen. Klimatpåverkan är en komplex fråga som måste ses i ett helhetsperspektiv. Nyttor som är en direkt följd av vägplanens åtgärder eller åtgärder som har ett direkt samband med vägplanen kan ingå i prövningen av planen. Eftersom länsstyrelsen, vilken även är den instans som godkänner miljökonsekvensbeskrivningen, har tillstyrkt vägplanen innan fastställelse begärdes är det uppenbart att hanteringen av miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller lagstiftningens krav. Hastighetsbegränsningar bestäms inte i vägplanen men när inget talar emot att en viss reglering ska vara möjlig kan effekterna av en hastighetsbegränsning ingå i helhetsbedömningen. Trafikverket – Juridik och planprövning – är en självständig instans som bland annat slutför miljöbedömningen inom ramen för fastställelseprövningen. Bedömningen är att den ordning som gäller för framtagandet av väg- och järnvägsplaner är förenlig med MKB-direktivet. Kommunikationstiden och övriga yttrandetider är i enlighet med lagstiftningen och även i övrigt skäliga. Samtliga som har begärt anstånd under kommunikationstiden har även fått detta beviljat.

Cecilia Obermüller. Projektets påverkan på klimatet och miljön är oacceptabel.

Trafikverkets kommentar. Tvärförbindelsen i sig minskar inte möjligheterna att nå klimatmålen. Påverkan på miljön och andra allmänna intressen ingår i fastställelseprövningen.

Jens Fagerberg. Granskningsutlåtandet har skickats långt efter att det har färdigställts och tiden att svara har varit kort. Vägplanen strider mot bland annat klimatlagen och fyrstegsprincipen. Gång- och cykelförbindelsen är bristfällig och det blir stora störningar under byggtiden. Inte heller vägens miljöpåverkan med mera är korrekt redovisad. Underlaget i planen är överlag mycket dåligt och vägplanen främjar biltrafiken på ett otillbörligt sätt.

Trafikverkets kommentar. Framtagandet av vägplanen uppfyller lagstiftningens krav. Anstånd har beviljats till de som önskat längre yttrandetid i kommunikationen. Klimatlagen är inte tillämplig på enskilda projekt utan avser övergripande mål och handlingsplaner. Därför finns inga hinder mot att bygga nya vägar – om byggandet är motiverat ur ett helhetsperspektiv. Den färdiga gång- och

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

cykelvägen blir ändamålsenlig. Bedömningen är att nackdelarna med att anlägga en gång- och cykelväg genom naturreservat och riksintressen är större än fördelarna. Att gång- och cykelvägar förläggs där befolkningen finns främjar även användningen och ökar nyttan. Under byggtiden ska stråken vara öppna men störningar under vissa tider kan sannolikt inte undvikas. Underlaget i vägplanen är tillräckligt för fastställelseprövningen.

Susann Quarfot. Den nya vägen kommer att öka trafikmängden vilket ökar risken för trafikolyckor.

Trafikverkets kommentar. Tvärförbindelsen ökar inte risken för trafikolyckor. Vägen anpassas för den trafik som kan förväntas för prognosåret. Trafiken i kommande exploateringar hanteras i detaljplanerna.

Villaägarna, Haninge-Tyresökretsen. Tvärförbindelsen är positiv för regionen. Bullerskyddet borde förlängas vid Krogtäppan. Dessutom borde vägen gå i tunnel eller överdäckas mellan Flemingsbergstunneln och Västra stambanan. Vid Rudan behövs mer bullerskydd och två teknikbodar borde flyttas.

Trafikverkets kommentar. Vid Krogtäppan klaras riktvärdena med något undantag för riktvärdet vid fasad (men inte inomhus eller på uteplats). Ytterligare åtgärder kan därför inte motiveras. Det är endast den aktuella vägplanen som kan prövas. Bedömningen är att andra utformningar har utretts tillräckligt och att den gällande utformningen är rimlig. Ytterligare bullerskydd vid Rudan kan inte motiveras. En av teknikbodarna har flyttats men den östra ligger kvar eftersom intrånget blir samma oavsett läge.

Maria Lundberg. Synpunkterna från boende i Haninge och Jordbro borde beaktas. Vägförslaget skär av Jordbro från Handen. Vägen borde grävas ner, vilket görs på andra sträckor med känslig natur med mera.

Trafikverkets kommentar. Förbi Handen går Tvärförbindelsen i befintlig sträckning. Barriäreffekten ökar därför högst marginellt. Inga passager över vägen tas bort. Den valda utformningen är förenlig med den kommunala planeringen. Längre sträcka i tunnel och andra utformningar har studerats under framtagandet av vägplanen men bedömts inte vara lämpliga lösningar.

Naturskyddsföreningen Huddinge. Det är djupt oroande att Trafikverket inte tar till sig av den kritik som riktas mot Tvärförbindelsen. Varje åtgärd för att mildra klimatproblemen måste vidtas.

Trafikverkets kommentar. De synpunkter som har lämnats under framtagandet av vägplanen och de yttranden som kommit in under kommunikationstiden ingår i helhetsbedömningen av vägplanen. Tvärförbindelsen strider inte mot klimatlagen och innebär inte i sig en negativ långsiktig effekt på klimatet. I övrigt hänvisas till granskningsutlåtandet och skälen i detta beslut.

Skäl

Tvärförbindelse Södertörn skapar en ny förbindelse mellan väg E4/E20 och väg 73. Den nya vägen får god framkomlighet och hög trafiksäkerhet för alla trafikanter. Oskyddade trafikanter kan färdas på ett sammanhängande nät av gång- och cykelvägar. Genom bland annat tunnlar under känsliga områden minskas vägens omgivningspåverkan till acceptabla nivåer.

Vägplanen är i linje med den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050. Den nya vägen får en genare sträckning och bättre framkomlighet mellan väg E4/E20 och väg 73 än befintlig väg. Den teoretiska restiden minskar från 30 minuter för dagens förbindelse till 16 minuter längs den nya vägen.

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

Sannolikheten att den teoretiska restiden går att nå i praktiken ökar även markant jämfört med dagens läge. Trafikmängden på den nya vägen består till stor del av överflyttad trafik. Tvärförbindelsen medför en ökning med cirka 3000 fordon per dygn (0,04 procent fler fordonskilometer) i Stockholms län år 2040. Ökningen är marginell i sammanhanget och en acceptabel konsekvens. Den tunga trafiken får kortare körväg vilket sannolikt kompenserar för eventuella ökade utsläpp från personbilstrafiken. Tillgängligheten till Norviks hamn ökar vilket främjar miljövänliga sjötransporter. Sammantaget minskar dock Tvärförbindelsen inte i sig utsläppen av växthusgaser. Ett effektivare trafikarbete och en bättre sammankoppling av godstransporterna ger dock tillräckliga fördelar och motverkar inte klimatmålen. Vägen i sig utformas för att klara framtida klimatförändringar.

Lokalisering

Trafikverket delar bedömningen att den valda lokaliseringen av den nya vägen samt övriga anordningar är den mest fördelaktiga. Även gång- och cykelvägen har, sett till alla omständigheter, fått en ändamålsenlig lokalisering.

Riksintresseavvägning

Tvärförbindelse Södertörn samt Hanveden är av riksintresse. Byggandet av Tvärförbindelsen medför påtaglig skada på Hanveden. När främjandet av ett riksintresse medför skada på ett annat ska det som bäst främjar en långsiktig hushållning enligt 3 kap. 10 § miljöbalken ges företräde. Ett sådant beslut får inte strida mot reglerna i 4 kap. miljöbalken.

Hanveden omfattar en yta på totalt cirka 11 000 hektar. Området är en av de så kallade gröna kilarna i Stockholm. Befintlig väg 259 går genom området och tar cirka 24,6 hektar i anspråk som vägområde. Tvärförbindelsen har ett tillkommande markanspråk på 32,7 hektar. Inga nya intrång görs i helt opåverkade delar av Hanveden.

Tvärförbindelsens tunnel under Flemingsbergsskogen innebär att fragmenteringen av Hanveden inte ökar. Breddningen av det befintliga vägområdet har anpassats för att undvika påverkan på höga natur- och kulturvärden. Väg 259 är redan idag en barriär i området. Ombyggnaden till motortrafikled medför att vägen blir mer påtaglig i omgivningen men ökar inte barriäreffekten. Befintliga passager över vägen behålls och fem nya anläggs. Nya gång- och cykelvägar ökar tillgänglighet till Hanveden. Grindar i viltstängslet kommer att finnas. Bullerutbredningen från vägen ökar. Vid Lissmasjön och Rudan anpassas bullerskärmarna för att minska bullret även i naturområdena. Vid Lissmasjön utformas Tvärförbindelsen även med referenshastigheten 80 kilometer per timme för att minska bullernivåerna.

Tvärförbindelse Södertörn skapar stora regionala nyttor och även godstrafikens framkomlighet gynnas. Markanspråken i vägplanen medför en mycket marginell minskning av ytan i Hanveden. Trafikplatserna ger en stor visuell påverkan i närområdet men de berörda delarna av Hanveden är inte opåverkade idag. Någon beaktansvärd påverkan på kärnvärdena i Hanveden, även inklusive tunnelmynningens påverkan, kan inte anses uppstå på grund av vägplanen. Den ökade bullerutbredningen, efter genomförda skyddsåtgärder, är acceptabel. Sammantaget har vägplanen anpassats så långt som möjligt för att minska påverkan på Hanveden. Lokaliseringsutredningen är tillräcklig för att klarlägga att det saknas alternativ som undviker skada på Hanveden. Länsstyrelsen anser även att Tvärförbindelsens riksintresse ska ges företräde. Mot denna bakgrund finner

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

Trafikverket att kommunikationsintresset Tvärförbindelse Södertörn, vid en avvägning, är det riksintresse som bäst främjar en långsiktig hushållning och därför ska ges företräde.

Slutförande av miljöbedömningen

Fastställande av en vägplan är inte ett tillstånd enligt miljöbalken. I projekt – exempelvis Tvärförbindelsen – som innebär att betydande miljöpåverkan kan antas ingår en specifik miljöbedömning (miljökonsekvensbeskrivning). När vägplanen fastställs slutförs även miljöbedömningen.

Detaljplaner

Av handlingarna framgår att vägplanen avviker från fem detaljplaner där väghållningsmyndigheten anser att avvikelserna är mindre och att de inte strider mot planernas syfte. Kommunerna delar den uppfattningen. Trafikverket gör samma bedömning och anser att avvikelserna är sådana mindre avvikelser som kan tillåtas.

Eftersom det pågår arbete med att upphäva eller ändra andra detaljplaner som vägplanen berör och strider mot erinrar Trafikverket om att väg inte får byggas i strid med detaljplan.

Brukningsvärd jordbruksmark

Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk om det främjar ett väsentligt samhällsintresse och annan lokalisering inte är möjlig. Byggandet av Tvärförbindelsen påverkar främst jordbruksmarken i Glömstadalen och vid trafikplatserna Gladö och Lissma. Bland annat uppstår kraftig påverkan på Elisebergs gård. Restytor skapas även när vägen skär av jordbruksmark och brukningen försvåras på grund av längre körvägar.

Anläggandet av Tvärförbindelse Södertörn främjar ett väsentligt samhällsintresse. Vägens lokalisering är tillräckligt utredd och det är klarlagt att det inte går att undvika påverkan på jordbruksmark. De anpassningar som görs i vägplanen för att minska vägens påverkan på den brukningsvärda jordbruksmarken är tillräckliga. Den påverkan som vägen ändå kommer att medföra får anses vara en godtagbar konsekvens. Fördelarna med vägen väger tyngre än intresset att helt undvika påverkan på brukningsvärd jordbruksmark.

Buller

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.

Farligt gods

Trafikverket anser att de i vägplanen föreslagna åtgärderna innebär att riskerna för och konsekvenserna av olyckor med farligt gods minskas i tillräcklig mån.

Generellt biotopskydd

De objekt som omfattas det generella biotopskyddet och som Tvärförbindelsen påverkar hyser överlag inga större naturvärden. Den påverkan som byggandet av vägen medför – avverkning av två alléer, borttagande av två åkerholmar och påverkan på öppna diken i jordbruksmark – får anses vara en acceptabel konsekvens i ljuset av fördelarna som den nya vägen medför. De

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

kompensationsåtgärder som föreslås kan inte fastställas men ska ses som för projektet bindande åtaganden.

Artskydd

Trafikverket anser att vägplanens redovisning av arter som skyddas enligt artskyddsförordningen och hur dessa påverkas av vägplanens åtgärder är tillräcklig.

Biotopvårdande åtgärder och skapandet av nya miljöer kan inte fastställas som skyddsåtgärder men de åtgärder som framgår av vägplanen ska ses som bindande åtaganden, vilka kommer att genomföras. Fastställelsebeslutet innebär inget undantag från skyldigheten att söka dispens för påverkan på arter som skyddas enligt artskyddsförordningen, om sådan dispens visar sig vara nödvändig.

Naturreservat

Den påverkan som uppstår på berörda naturreservat är acceptabel. Åtgärderna omfattas även av efterföljande tillståndsprövningar och dispenser. Projektet har dessutom åtagit sig att genomföra kompensationsåtgärder på andra platser. Sådana åtgärder kan inte fastställas men är att anse som ett bindande åtagande.

Miljökvalitetsnormer – luftkvalitet, och vattenförekomster

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna avseende byggtiden och den färdiga anläggningen.

För Albysjön kan reningsåtgärder bli nödvändiga för den del av väg 259 som övergår till kommunal väghållning. Vägplanens åtgärder försvårar inte möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna i nuläget men kommande statusklassningar kan leda till ytterligare reningsbehov.

Risken för förorening av vattentäkter ökar inte.

Förändrad väghållning

Den förändrade väghållningen framgår av bilaga 2.

Ebbadalsvägen, Lissma sjöväg och Lissma skolväg är enskilda vägar idag men de behövs som parallellvägar till nya väg 259. Lissma sjöväg och Lissma skolväg tas över som nytt vägområde när gång- och cykelväg byggs längs sträckan. Ebbadalsvägen har en sträckning som delvis avviker från väg 259 och gång- och cykelvägen byggs längs väg 259 i det området. Eftersom det finns ett tillräckligt och stadigvarande behov för allmän samfärdsel är det dock lämpligt att Ebbadalsvägen, mellan Kvarnbäcken och Ådranvägen, förändras till allmän väg. Vägen är cirka 6,5 meter bred och cirka 3,5 kilometer lång varav cirka 3,1 kilometer förändras till allmän väg och cirka 400 meter tas över som nytt vägområde.

Haninge kommuns väghållningsområde utökas för att omfatta fastigheten Rudan 1:2 i Jordbro fram till kommungränsen med Huddinge kommun. De kommunala vägarna som ansluter till trafikplatsen hamnar då inom väghållningsområdet.

Botkyrka kommun övertar väghållningen för befintlig väg 259 (inom befintligt väghållningsområde) från trafikplats Fittja till kommungränsen med Huddinge kommun.

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

Huddinge kommuns väghållningsområde utökas för att inrymma nuvarande väg 259, från 250 meter söder om Trollskogsvägens korsning med Lännavägen till trafikplats Gladö. Kommunen övertar väghållningen för befintlig väg 259 från kommungränsen med Botkyrka kommun till och inklusive cirkulationsplatsen i trafikplats Flottsbro, Glömstavägen från trafikplats Flottsbro till anslutningen med Katrinebergsvägen i den nya trafikplatsen Kästa samt befintlig väg 259 från väg 226 till trafikplats bron över Orlången.

Större delen av befintlig väg 259 behövs bland annat som omledningsväg och kan därför kvarstå som allmän väg. Funktionen för den övergripande trafiken övertas av Tvärförbindelsen vilket innebär att staten inte bör vara väghållare för den gamla vägen. Det är därför lämpligt att flytta väghållaransvaret till kommunerna. De förändrade väghållningsområdena och ändringarna av väghållaransvaret mellan stat och kommuner främjar sammantaget en god och rationell väghållning.

I Huddinge kommun dras befintliga anslutningar från trafikplats Vårby för E4/E20 in och rivs. Dessutom dras befintlig väg 259 in, från trafikplats Kästa till väg 226. Vägdelen övergår till kommunen som gata. Där kommunen är väghållare idag dras delar av Katrinebergsvägen, som blir över när vägen byggs om, in och rivs. Gamla Tullingevägen dras in mellan väg 226 och Glömstavägen. Sträckan utgör därefter enbart gata.

Samtliga delar som dras in behövs sammantaget inte längre för det allmänna och kan därför dras in. Indragningarna medför ingen olägenhet för bygden.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att ett genomförande av vägplanen är motiverat och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot kommunernas översiktsplaner. Den planerade vägen, när ändring och/eller upphävning av detaljplaner har genomförts enligt projektets redovisning, innebär endast små avvikelser från berörda detaljplaner vilka inte motverkar syftet med detaljplanerna.

Trafikverket bedömer att Tvärförbindelsen är förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljökvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser. Tvärförbindelse Södertörn binder samman kommunikationsstråk och regionala centra samt möjliggör stadsutveckling och nya bostäder. Det innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande. Ändamålet med vägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad. De fördelar som genomförandet av vägplanen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark, utrymmen och särskilda rättigheter i anspråk. Det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäliga.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att vägplanens utformning, omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit biträdande chefsjuristen Anders Ljungberg med planprövaren Anders Stoor som föredragande.

Anders Ljungberg

Bilagor

1. Anvisning "Hur man överklagar"
2. Förändrad väghållning
3. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Stockholms län
Lantmäteriet (efter laga kraft)
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Stockholms län
Regionförbundet i Stockholms län
Haninge kommun
Huddinge Kommun
Botkyrka kommun
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

TMALL 1011 Fastställelsebeslut 3.0