



Enheten för planfrågor
Lisa Palmér

Trafikverket
Ärendemottagningen
Marie Westin
Box 810
781 28 Borlänge

Miljöpåverkan för Vägplan Tvärförbindelse Södertörn

Trafikverkets projektnummer 148059

Beslut

Länsstyrelsen beslutar enligt 15 § Väglagen att utökningen av rubricerat projekt, så som det redovisas i samrådsunderlag daterat 2015-06-08 kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Upplysningar

Av 74 § väglagen samt 6 kap 5 § miljöbalken följer att Länsstyrelsens beslut inte kan överklagas. Av 16 a pkt 4 § Väglagen följer att vägplanen ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning, i de fall det beslutats att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Redogörelse för ärendet

Infrastrukturnätet inom Södertörn är bristfälligt i väst-östlig riktning. Tvärförbindelse Södertörn har sedan 1960-talet utretts och diskuterats i olika delomgångar och under olika delprojekt. Under 2013/2014 togs en åtgärdsvalsstudie fram för att beskriva, analysera problem och föreslå åtgärdsområden för en förbättrad tillgänglighet mellan infrastrukturstråken i väster (E4/E20 samt tunnelbanans röda linje) och öster (väg 73 och Nynäsbanan). Resultatet av studien blev att inga enskilda åtgärdsområden klarar att uppfylla ändamålet utan en kombination av dessa behövs. En ny vägförbindelse i väst-östlig riktning var ett av de åtgärdsområden som föreslogs. I kommande arbete med vägplanen kommer lokaliseringen av Tvärförbindelse Södertörn att utredas vidare och den exakta placeringen av vägen att detaljstuderas. Berörda kommuner är Huddinge, Botkyrka och Haninge.

Samrådsunderlaget har hållits tillgängligt mellan 2015-03-16 och 2015-04-07 på berörda kommunkontor, Trafikverket, Trafikverkets hemsida och annonserats i lokaltidningar och Dagens Nyheter. Samrådsunderlaget har även sänts till berörda kommuner och Trafikförvaltningen, Stockholms Läns landsting.

Synpunkter på samrådsunderlaget har inkommit från en kommun, 11 myndigheter och organisationer och 14 privatpersoner. De vanligaste synpunkter som framförts har avsett Tvärförbindelse Södertörns kommande intrång i Södertörns naturmiljö, påverkan på boendemiljön samt behovet av en förstärkning av kollektivtrafiken som behöver vara ett attraktivt alternativ till bilen.

Trafikverket har den 9 juni 2015 översänt förstudien till Länsstyrelsen med begäran om beslut huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsens motivering

Länsstyrelsens bedömning om projektets förmodade miljöpåverkan utgår från kriterierna i MKB förordningen, bilaga 2.

Projektets karaktäristiska egenskaper - omfattning

Projektets utrednings- och influensområde utgörs av ett större område som avgränsas i nordväst mot E4/E20 och i sydost mot väg 73. Den nya vägsträckningen kommer att studeras förutsättningslöst inom utredningsområdet. Olika alternativa sträckningar kommer att studeras vilket kan innebära att den nya vägsträckan dels kan komma att följa befintlig väg på vissa avsnitt, dels att gå genom obruten terräng. Tvärförbindelsen kommer att passera väg 226 och stambanan planskilt. Vägen planeras som mötesfri motortrafikled (antingen 2+2 väg eller 3+3väg) med fullständiga trafikplatser. Anslutande vägar planeras och begränsas i antal. Även en gång- och cykelförbindelse planeras.

Miljöns känslighet

Inom förstudiens utredningsområde finns höga natur-, friluft och kulturvärden. Delar av området omfattas av riksintresse för friluftslivet, kulturmiljövärden, infrastruktur samt riksintresse kust och skärgård. Inom området finns även Natura 2000-områden som utgör riksintresse, riksintresse för yrkesfiske samt naturreservat och andra områden som skyddas enligt miljöbalkens 7 kapitel. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2010 finns även gröna kilar och gröna svaga samband utpekade inom området. Buller från trafik utgör ett problem inom utredningsområdet redan idag och olika typer av bullerskyddsåtgärder kommer behöva anläggas. I området finns också tre vattenskyddsområden och även ett tiotal vattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer.

De möjliga effekternas karaktäristiska egenskaper

Inom utredningsområdet finns höga naturvärden, områden för det rörliga friluftslivet och värdefulla kulturmiljöer som kan komma att beröras av vägen i form av intrång och buller. I och med att den nya vägsträckningen kommer att studeras förutsättningslöst inom utredningsområdet anser Länsstyrelsen att projektet mest troligt kommer att bli omfattande.

Mot bakgrund av ovanstående planeringsförutsättningar, anser Länsstyrelsen att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Upplysningar inför fortsatt arbete

Miljökonsekvensbeskrivningen

Länsstyrelsen erinrar om att miljökonsekvensbeskrivningen ska uppfylla kraven i 6 kap 7 § miljöbalken. Av lagtexten följer att miljökonsekvensbeskrivningen alltid ska innehålla ”en redovisning av alternativa platser, om sådana är möjliga, samt alternativa utformningar tillsammans med dels en motivering varför ett visst alternativ har valts”. Länsstyrelsen anser att det inom ramen för denna redovisning ingår att beskriva vad som skiljer alternativen åt med hänsyn till identifierade effekter och konsekvenser på bland annat natur- och kulturmiljö, landskapsbild samt människors hälsa och säkerhet.

Av 16 b § Väglagen följer att miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas av berörda länsstyrelser innan den kungörs. För att möjliggöra en ändamålsenlig granskning av miljökonsekvensbeskrivningens innehåll med avseende på effekter och konsekvenser, behöver Länsstyrelsen även ha tillgång till kartor som visar föreslagna vägsträckningar och huvudsakliga utformning samt den mark eller det utrymme som behöver tas i anspråk för vägen och för att bygga vägen.

Naturvärden

Natura 2000-områdenas skydd för miljöpåverkan omfattar både åtgärder som utförs i och utanför områdena, vilket kan behöva beaktas i den fortsatta planeringen av vägprojektet.

Byggnad av allmän väg enligt fastställd vägplan ska inte prövas för dispens från det generella biotopskyddet (7 kap. 11 a § MB). Istället ska vägprojektets påverkan på generella biotopskyddsområden och om planen är förenlig med biotopskyddets syfte bedömas och hanteras inom planeringsprocessen. Generella biotopskyddsområden som kan beröras av projektet behöver därför karteras och redovisas.

Ett underlag som kan användas i projektplaneringen är *Skyddsvärda träd och trädmiljöer* enligt Länsstyrelsens inventering.

I avsnitt 4.7.2 Naturmiljö/Hotade arter beskrivs förekomst av ett antal fridlysta arter i utredningsområdet. Utöver vad som beskrivs behöver det även beaktas att fortplantningsområden och viloplats för vilda fåglar och vissa andra djurarter skyddas enligt artskyddsförordningen.

Resonemanget om att förlägga ny vägsträckning i kanten mellan åker och skog behöver framöver även nyanseras då detta kan innebära att brynmiljöer med lång kontinuitet, stor artrikedom och stor betydelse för biologisk mångfald hotas.

I samrådsunderlaget, avsnitt 2.6 anges att det ska finnas en sammanhängande kapacitetsstark parallell lokalväg längs med vägen. Detta nämns sedan ej vidare,

men behöver lyftas eftersom en sådan får stor betydelse för den gröna infrastrukturen, barriäreffekter, arters spridningsmöjligheter mm.

I det fortsatta arbetet med projektet anser Länsstyrelsen att en heltäckande kartläggning av de ekologiska landskapssambanden inom utredningsområdet skulle behöva göras, vilket i nuläget endast finns för Haninge kommun. Även en kartläggning av ekosystemtjänster inom utredningsområdet skulle behöva göras, vilket kan utgöra ett underlag för avvägningar avseende vägens geografiska placering, behovet av passager/broar, utformning, gestaltning samt ett användbart underlag för val av kompensationsåtgärder.

För att få en förståelse av vilka ekosystemtjänster (och även naturvärden) som behöver upprätthållas, eventuellt ersättas och utvecklas är det även viktigt att det tas fram ett underlag som visar på den historiska markanvändningen liksom kopplingen mellan landskapets karaktär och dess historik. Det bör även framgå hur det öppna landskapet brukas idag.

Kulturvärden

Flera områden är utpekade som värdefulla ur kulturmiljösynpunkt inom utredningsområdet som också är rikt på fornlämningar. I och med den stora förekomsten av fornlämningar i området kommer arkeologiska utredningar att krävas. I området finns även ett flertal byggnader upptagna i bebyggelseregistret.

Vatten

I området finns tre vattenskyddsområden och även ett tiotal vattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer. I fortsatt process bör beaktas att en ny preliminär statusklassning har tagits fram för vattenförekomster och uppgifter om vattenförekomst, status och miljö kvalitetsnormer för vatten bör göras utifrån de aktuella preliminära uppgifterna, som kommer att inträda under 2015. Aktuell information finns att ta del av som preliminär, se vidare <http://viss.lansstyrelsen.se/>

I fortsatt arbete med projektet är det även viktigt att det framgår att föroreningar i dagvatten behöver hanteras för att inte påverka vattenmiljön och miljö kvalitetsnormer negativt. Dagvattenhanteringen behöver även dimensioneras för tillräckligt stora regn och med hänsyn till en trolig ökad nederbörds mängd på grund av ett förändrat klimat.

Risk och säkerhet

Påverkan från risker vid olyckor bör ingå som en miljökonsekvens och behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen. Tvärförbindelse Södertörn avser ersätta dagens väg 259 mellan E4/E20 och väg 73. Väg 259 ingår i det rekommenderade primära vägnätet för farligt gods-transporter. Ett av målen med projektet är att underlätta för godstrafiken vilket bör inkludera transporter av farligt gods. En utgångspunkt för Tvärförbindelse Södertörn bör därför vara att den nya förbindelsen ska ingå i det primära vägnätet för farligt gods. Inom arbetet med projektet bör även statusen för befintlig väg 259 som rekommenderad väg för farligt gods hanteras, då denna har stor betydelse för den kommunala planeringen av ny bebyggelse.

I dag finns det få lämpliga tvärförbindelser för farligt gods-transporter i öst-västlig riktning. Väg 259 har begränsad i bärighet, Södra länken har restriktioner för vissa farligt gods-klasser och väg 225 håller låg vägstandard. Samtidigt kan en större mängd farligt godstrafik ha behov av en bra förbindelse mellan väg 73 och E4/E20 framöver. Detta mot bakgrund av pågående planering av en ny godshamn i Norvik, Nynäshamns kommun. I samma kommun finns även en relativt ny terminal för LNG (liquefied natural gas). Bägge dessa är exempel på verksamheter som är viktiga för regionen och förknippas med transporter av farligt gods.

Att Tvärförbindelse Södertörn får en sträckning och utformning som tar stor hänsyn till farligt gods-transporter bedömer Länsstyrelsen vara av stor vikt. Förutom att det påverkar möjligheterna till ny bebyggelse i närområdet och längs befintlig väg 259, kan projektet påverka exploateringsmöjligheterna kring andra vägar i till exempel i Älvsjöområdet och kring Södra länken i Stockholms kommun.

Länsstyrelsen är medveten om svårigheten i att få fram tillförlitlig statistik om farligt gods. Prognosår för Tvärförbindelse Södertörn är satt till 2045. Att enbart utgå från Räddningsverkets inventering från 2006, som samrådsunderlaget hänvisar till, anser Länsstyrelsen dock inte som tillräckligt. En bättre utgångspunkt bör vara att nyttja statistik från ett riksgenomsnitt för transport av farligt gods som myndigheten Trafikanalys tar fram, i kombination med att ta fram underlag om transporter med koppling till befintliga och planerade större verksamheter som genererar farligt gods.

Vad gäller riskhantering i det fortsatta arbetet, anser Länsstyrelsen att det vore lämpligt att analysera individrisknivåerna för den planerade vägen utifrån lämpliga antaganden om farligt gods-trafiken. Känsliga eller särskilt skyddsvärda områden inom projektets avgränsning bör inventeras, till exempel bostadsområden, samhällsviktiga verksamheter och vattenskyddsområden eller annan känslig naturmiljö. För att tydliggöra eventuella konfliktpunkter kan skyddsvärda objekt och områden med förhöjda risknivåer visualiseras i kartor. Om olika korridoralternativ ska utredas blir det sedan tydligt var möjliga konflikter kan uppstå och där åtgärder kan behöva vidtas. Om vägalternativ med sträckning genom tätbebyggt område ska studeras närmare, bör även en samhällsriskbedömning för dessa avsnitt ingå i riskhanteringsarbetet och beaktas i beslut om lokalisering.

I den fortsatta planeringen bör det även tydliggöras om den nya vägsträckan kan komma att innehålla tunnlar. Utifrån vägens betydelse för farligt gods-transporter bör utgångspunkten vara att alla slags farligt gods-klasser ska kunna använda vägen. Detta ställer då särskilda krav på riskhantering kring tunnelsäkerheten. Länsstyrelsen beslutar om eventuella restriktioner för farligt gods i tunnlar genom lokala trafikföreskrifter. Underlag och analyser för ett sådant beslut kan lämpligen tas fram inom riskhanteringsarbetet för vägplanen. Det är viktigt att frågan lyfts upp i ett tidigt skede av planeringen.

Strandskydd

I samrådsunderlaget är strandskydd endast något som behandlas kortfattande under i avsnittet om effekter av projektet. Inom utredningsområdet finns flera vattenförekomster med strandskydd och Länsstyrelsen anser att information kring

strandskyddet bör framgå tydligare. Byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan är enligt 7:16 MB undantaget från strandskyddets förbud, men vägprojektet ska utföras på sådant sätt att strandskyddets syften inte motverkas.

För att Länsstyrelsen ska kunna bedöma om planen är förenligt med strandskyddets syften, behövs information om vad ska byggas, vilka strandskyddsvärden finns på platsen och hur dessa påverkas av byggnationen. Av det följer att plankartan behöver vara tydlig och åtgärder som ligger inom strandskyddat område markeras t.ex. brostöd, bullervall, väg och teknikhus. En upplysningsruta kan tillföras plankartan med information om att åtgärder inom strandskyddat område, som markeras i sin helhet, undantas från strandskyddsbestämmelserna med stöd av 7 kap 16 § miljöbalken.

Riksintresse friluftsliv

I processen för projektet framöver behöver en tydligare beskrivning utifrån hur vägprojektet föreslås utformas göras gällande förutsättningar och värden mm gällande påverkan på riksintresse för friluftslivet, Ågesta-Lida-Riksten, FRO01008.

Klimatpåverkan

Ett resonemang bör föras och motivering finnas gällande byggande av vägen ur ett klimatperspektiv, då både påverkan under byggnationsfasen och eventuella ökade trafikmängder kan ha en negativ inverkan på klimatet.

Buller

Buller är översiktligt beskriver i samrådsunderlaget och det konstateras att flera fastigheter kommer att få bullernivåer över riktvärdet. Det är viktigt att detta utreds vidare. Redan i planprocessen bör det framgå vilken typ av åtgärder som kommer att vidtas för att uppnå en god ljudmiljö.

Miljömål

Projektets effekter på relevanta miljömål i sammanhanget bör framgå i samrådshandlingen.

Övrigt

I slutet av avsnitt 4.7.1. landskapets karaktär, anges att de öppna dalgångarna som till stora delar brukas är viktiga för upplevelsen av landskapet. I det fortsatta arbetet bör det även framgå hur dalgångarna brukas nu samt att detta är av betydelse för mer än bara upplevelsen.

Formalia

Trafikverket anger att det finns ett generellt riksintresse för brukningsvärd jordbruksmark och skogsmark, vilket inte är korrekt. Istället bör Trafikverket använda formuleringen i miljöbalkens 3 kap. 4§ om att jord- och skogsbruk är av nationellt intresse. Utifrån denna bestämmelse behöver ianspråktagande av brukningsvärd jordbruksmark motiveras då åtgärden behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk


2015-07-02

Beteckning
3431-19943-2015

I samrådsunderlagets avsnitt 4.6.8 beskrivs felaktigt att riksintresseområden *ska skyddas så långt möjligt* mot åtgärder som kan skada deras natur- eller kulturvärdet påtagligt. Det korrekta är att områden av riksintresse *ska skyddas* mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön.

Det är viktigt att de illustrationer som finns med i vägplanen är tydliga och lätta att förstå. I det aktuella underlaget är exempelvis redovisningen av ängs- och betesinventeringens resultat otydlig i figur 25 på s.27. Inventeringen finns inte heller beskriven i aktuellt avsnitt.

I ärendets beredning har deltagit Lisa Palmér, föredragande och Tatjana Joksimović, beslutande.


Tatjana Joksimović
Planchef


Lisa Palmér
Planhandläggare

Kopia: Pärm, Haninge kommun, Huddinge kommun, Botkyrka kommun, Stockholms stad, Nynäshamn kommun, Trafikförvaltningen

Kopia med e-post: Mg (YO), Mn (MJ), Ms (NB), My (HF), SBsb (OP), SBk (CÖB), SBp (EF)