

2019-02-24

Till regeringen

Att: Trafikverket
Ärendemottagningen
Planprövning
Box 810
781 28 Borlänge

Överklagande

Överklagat beslut

Naturskyddsföreningen Sörmland överklagar Trafikverkets beslut ”Fastställelse av vägplan för Infart västra Trosa samt förändring av kommunalt väghållningsområde och indragning av väg, Trosa kommun, Södermanlands län”.

Beslutsdatum: 2019-01-18

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2018/52334

Naturskyddsföreningen Sörmland är ett av Naturskyddsföreningens länsförbund och vi överklagar i egenskap av ideell miljöorganisation med talerätt enligt miljöbalken 16 kap 13 §.

Infart Västra Trosa medför ökande utsläpp av växthusgaser och planeras i en tid då alla åtgärder behövs för att minska utsläppen med hänvisning till klimatkrisen. En väg som planeras i ett område med extremt dåliga geotekniska förutsättningar och vars influensområde har betydande och negativ påverkan på tätortsnära grönområden samt riksintressen för friluftsliv, naturvård och kulturmiljövård. En väg med tillhörande storskaliga expansionsplaner i perifera, bilberoende, lägen som skulle kunna ersättas med exploateringsalternativ som har långt mindre miljö- och klimatpåverkan. Ett vägprojekt som vi inte kan anse förenligt med svensk lagstiftning (miljöbalken, klimatlagen, plan- och bygglagen) och de åtaganden som Sverige har gjort på klimatområdet. Naturskyddsföreningen utvecklar nedan sin argumentation för att Infart Västra Trosa inte har stöd i lagstiftningen samt varför Trafikverkets beslut att fastställa vägplanen därför bör upphävas av regeringen.

Yrkanden

Naturskyddsföreningen yrkar på att regeringen beslutar att upphäva Trafikverkets beslut om fastställelse av vägplanen för Infart Västra Trosa.

Hemställan

Naturskyddsföreningen Sörmland hemställer om möjlighet att utveckla sin talan i detta överklagande till den 25 mars 2019.

Motivering till varför Naturskyddsföreningen Sörmland anser att beslutet att fastställa vägplanen för Infart Västra Trosa ska upphävas

1. Allmänt om planeringen och konsekvenserna av Infart Västra Trosa

Trosa har ett fantastiskt läge vid den Sörmländska kusten med höga värden för boende, friluftsliv och besöksnäring. Kulturlandskapet Trosaåns dalgång, Trosa tätort och Trosa skärgård är några exempel på värden som finns här. Det pendlingsläge som finns till Stockholm är också utmärkande för kommunen, genom tågstoppet i Vagnhärad. Mot denna bakgrund är det inte svårt att inse att det uppstår ett etableringstryck på kommunen vad gäller bostäder mm. Utmaningen som därav följer blir därför för kommunen att hålla i planmonopolet så att de stora allmänna intressena som finns i kommunen (natur, kultur, friluftsliv) inte utarmas på bekostnad av kortsiktiga exploaterings- och vinstintressen. Kommunen har själv i översiktsplaner sagt att det är Vagnhärad som har goda förutsättningar för planering av bostäder i attraktivt läge för kollektivtrafikpendling.

Den planering för bebyggelseutveckling som dock i verkligheten skett i kommunen det senaste decenniet har dock inte skett i Vagnhärad utan till största delen i och runt Trosa tätort. En mycket kraftig tillväxt med bostäder i tätorten liksom i flera nya perifert belägna bostadsområden i oexploaterade landskapsrum kring tätorten. Trafikflödena längs väg 218 in mot Trosa tätort har ökat och det är numera inte ovanligt med köbildningar på väg 218 mellan Trosa och Vagnhärad. Den kraftfulla exploateringen märks av tydligt och ifrågasätts från olika håll. I valrörelsen under hösten 2018 sa exempelvis kommunalrådet att det byggs för mycket i Trosa.

Att kommunen i den fysiska planeringen låter ta i anspråk nya landskapsrum, som skett öster och norr om Trosa, leder till att människor hamnar i bilberoende. Det leder till ökade utsläpp av klimatgaser när vi behöver göra allt vi kan för att minska utsläppen. Värt att notera är att kommunen i sin Energi- och klimatplan (antagen 2018-06-13) skriver i åtgärd B1: *"Nyexploatering genom förtätning. Exploatering inifrån och ut där det är möjligt."*. Kommunen lever inte upp till denna åtgärd om Infart Västra Trosa genomförs. Länk till kommunens Energi- och klimatplan: <https://www.trosa.se/globalassets/kommunkontoret/kommunekologen/energi-och-klimatplan-for-trosa-kommun-2018.pdf>.

Det som kommer ske om Infart Västra Trosa (tidigare kallad Förbifart Trosa) etableras är att en kraftfull exploatering kommer att ta fart väster om Trosa tätort och även söderut på

Tureholmshalvön. Det kommer att medföra påverkan på flera riksintressen; för kulturliv, friluftsliv och även naturvård. Det stillsamma landskapet kring Tureholms slott kommer att mötas av väsentligt ökade trafikflöden med påföljande bullerpåverkan. Attraktiviteten för gång, cykel och annat friluftsliv i det landskapet kommer att minska som följd av ökade volymer vardagstrafik. Även om bullernivåer enligt gällande normer skulle innehållas så kommer värdet för upplevelse och friluftsliv att minska. Områden som idag är relativt tysta kommer att bullerpåverkas.

En konsekvens av Infart Västra Trosa är att det införs en kraftfull barriär för det rörliga friluftslivet och naturen i det största tätortsnära natur- och rekreationsområdet Hunga strövområde. Ett tätortsnära grönt område vars betydelse för rörliga friluftslivet även kommer att öka i takt med den växande befolkningen. I strövområdet kommer ytterligare bebyggelse att etableras, det har varit en förutsättning för att berörda markägare varit beredda att släppa mark för Infart Västra Trosa, vilket framgår av yttranden. Det största tätortsnära grönt- och friluftsområdet som kommunen själv beskriver som "ett vidsträckt strövområde med stora rekreationsvärden" och som enligt miljöbalken 3 kap 6 § ska skyddas kommer alltså att tas i anspråk för väg- och bostadsområden. Det är otydligt i vilken omfattning som bebyggelse kommer att etableras i det tätortsnära grönområdet, något som verkligen borde ha behövt belysas i en regelrätt MKB för att kunna ta ställning till om Infart Västra Trosa med tillhörande expansionsplaner skall anses förenlig med miljöbalken och plan- och bygglagens intentioner om hållbar utveckling.

2. Infart Västra Trosa medför Betydande miljöpåverkan och det behövs en MKB

Trafikverket konstaterar att länsstyrelsen i Södermanlands län har beslutat att projektet inte medför så kallad Betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken. Länsstyrelsen tog dock ställning i frågan om Betydande miljöpåverkan i ett skede då vägprojektet gick under namnet Förbifart Trosa och då influensområdet från vägprojektet var ett helt annat än vad som är fallet idag när Trafikverket beslutar om fastställelse av vägplanen.

Naturskyddsföreningen anser att det är uppenbart att Infart Västra Trosa måste anses medföra Betydande miljöpåverkan och att det därför behövs en regelrätt miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Argumenten för att Infart Västra Trosa medför Betydande miljöpåverkan är bland annat följande:

- Infart Västra Trosa påverkar strandskyddsområdet för Trosaån samt ytterligare vattendrag. Det är oklart hur kommunens expansionsplaner ser ut längs själva infarten. Vad kommer att hända med Hunga strövområde som tätortsnära grönområde och strövområde. Hur mycket kommer det att exploateras som följd av Infart Västra Trosa (Infarten) ?
- Kommunens finansiering av infarten bygger på exploateringsintäkter från Tureholmshalvön. Kommunen har markerat hela Tureholmshalvön som tänkbart för exploatering trots att området inrymmer omfattande strandskyddade områden. Detta måste absolut anses medför Betydande miljöpåverkan och utgöra skäl för MKB. Se vidare i Bilaga A - Trosa kommuns beslut om exploateringsekonom för Infart Västra Trosa (vilken senare antogs av kommunfullmäktige). I beslutsbilagan framgår karta med avgränsning av det influensområde inom vilket exploateringar är tänkt att ske för att finansiera Infarten. Områden med strandskydd berörs på Tureholmshalvön inklusive områden där av riksintresse för friluftsliv enligt kommunens översiktsplan, se utdrag i Bilaga F; bara det motiverar och utgör skäl nog för att anse att det föreligger Betydande miljöpåverkan.

- I gällande Översiktsplan (2015) argumenterar kommunen emot den avgränsning av riksintressen som länsstyrelsen anser ska gälla. Det behövs en MKB för att tydligt klargöra projektets konsekvenser och påverkan på riksintressen, inte minst med tanke på att kommunen driver en egen linje och inte är överens med länsstyrelsen om avgränsningar av riksintressen. Naturskyddsföreningen anser att Infart Västra Trosa skadar riksintressen för friluftsliv och kulturmiljö samt medför negativ påverkan på riksintressen för naturvård. Inom Trosa kommuns geografiska område finns kultur- och friluftsvärden som är av regionalt, i vissa delar nationellt, intresse för besöksnäring och allmänhet. Dessa värden får inte äventyras av kortsiktiga exploateringsintressen när det finns alternativa platser för att etablera bostäder och tillgodose det samhällsbehovet. Det är inte genomlyst vilka konsekvenser vägen kommer att medföra. Exempelvis behöver det konkretiseras vilken exploatering som kommunen egentligen eftersträvar vad gäller Hunga strövområde i anslutning till Infarten.

Naturskyddsföreningen Sörmland begärde 2016-12-22 (Bilaga C) omprövning av länsstyrelsens beslut från 2012-10-02 (Bilaga D) i frågan gällande Betydande miljöpåverkan för Trosa förbifart. Länsstyrelsen beslutade 2017-01-04 att inte ompröva sitt beslut avseende Betydande miljöpåverkan. Förvaltningsrätten i Linköping avvisade senare Naturskyddsföreningens överklagan av länsstyrelsens beslut att inte ompröva beslutet. Förvaltningsrätten i Linköping skrev följande i sitt beslut 170206/mål 671-17 under rubriken "Övrigt": *"Förvaltningsrätten erinrar om att Trafikverket, enligt 18 § väglagen, fastställer en vägplan och att det är vid den prövningen som resultatet av samråd och yttranden ska beaktas. Ett beslut av Trafikverket överklagas till regeringen enligt 75 § väglagen"*. Naturskyddsföreningen valde mot den bakgrunden att avvakta med att ytterligare ifrågasätta prövningsprocessen och det formaliafel vi anser föreligger genom att inte anse Infart Västra Trosa medför Betydande miljöpåverkan och skulle kräva miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken. Då Trafikverket inte uppmärksammat att Infart Västra Trosa måste anses medföra Betydande miljöpåverkan och det behövs en MKB så lyfter härmed Naturskyddsföreningen denna fråga till regeringen för ställningstagande genom denna överprövning av vägplanen.

3. Vägplanen strider mot miljöbalkens bestämmelser (3 kap 6 §) gäller friluftsområden m m samt områden med riksintresse

Infarten är planerad att dras genom det största tätortsnära grön- och strövområdet "Hunga" mellan Trosa och Vagnhärad's tätorter. Trosa kommun beskriver området värden tämligen utförligt i sin skrift "Naturpärlor i Trosa kommun" från 2013 (länk till skriften: https://www.trosa.se/globalassets/kommunkontoret/kommunekologen/naturparlor_i_trosa_kommunwebb.pdf). I löptexten står bl. a. följande att läsa på sid 32-33 om Hunga strövområde: "Detta sträcker sig ända från Trosa tätort i söder till Härasvallen i Vagnhärad i norr. Sörmlandsleden passerar härigenom och det finns flera stigar. I barmarkstider kan man börja vid skidliften i Trosa och leta sig norrut. Vintertid brukar orienteringsklubben lägga spår över gårderna mellan Vagnhärad och Trosa, sträckningen beror på snötillgång, men det går bra att ta sig på skidor mellan jobbet och hemmet för den som pendlar mellan de båda tätorterna. Orienterarna använder Hunga mycket, för att området börjar på både gång- och springavstånd från deras klubbstuga i Häradsvallen och för att det går att komma nära från alla håll. Från Hungavägen går det att ansluta till någon av stigarna i området i princip var som helst, med hänsyn tagen till gårdar och odlad mark. Hela Hunga är varierande och delvis kuperat. Från slalombacken och skidliften i söder ser man långt och ut över flera gårderna och kohagar mot norr. I söder i

det här vidsträckta området dominerar tallskogen, i norr ett småskaligt kulturlandskap, med gårdar, ängar och hagmarker. Och så förstås fornlämningar, i anslutning till området ligger flera stensättningar och gravfält." Se vidare i Bilaga E.

I kommunens översiktplan från 2015 skrivs också "höga friluftsvärden" om Hunga strövområde, t ex på sidan 70. Kommunen skriver även om att bilda naturreservat i södra delen av Hunga strövområde. På sidan 34 i översiktsplanen står som förslag: "I takt med att arbetet med Infart Västra Trosa påbörja studier av ett naturreservat i södra delen av Hunga strövområde". Det framgår dock inte vilken avgränsning som tänks för naturreservatet. Trots att översiktsplanen antogs 2015 finns fortfarande (februari 2019) inga uppdrag givna som handlar om att utreda bildning av naturreservat för hela eller delar av Hunga strövområde. Det är också anmärkningsvärt att kommunen först vill bygga Infart Västra Trosa för att därefter se vad som finns kvar att göra naturreservat. Det är också otydligt hur kommunen ser på etablering av bebyggelse längs med Infart Västra Trosa. Markägare som släpper mark till Infart räknar med att kunna exploatera mark längs förbifarten. Kommunen redovisar inte sina planer i ÖP 2015. Denna otydlighet är olycklig och leder till att planeringen inte blir transparent. Det är inte möjligt för invånarna att förutse vad som kommer att hända med Hunga strövområde. Hur mycket blir egentligen kvar av det så värdefulla strövområdet på sikt. Utifrån hur kommunen historiskt har bedrivit sin översiktsplanering så är det tämligen säkert att betydande delar av friluftsområdet strax norr om skidbacken kommer att exploateras med bostadsområden även om det idag inte uttalas i klartext av kommunen.

Naturskyddsföreningen menar att en korrekt planeringsordning för att efterleva miljöbalken 3 kap 6 § vore att först utreda i vilka delar som reservat är motiverat att inrätta för att säkerställa att inte natur-, frilufts- eller kulturvärden äventyras. Vägplanen för Infart Västra Trosa behöver upphävas för att först komplettera planeringsprocessen med en regelrätt miljökonsekvensbeskrivning (MKB). I en MKB behöver alternativen för tätortens utveckling redovisas tydligare. Aspekter som behöver belysas är bland annat var bebyggelseområden lokaliseras så att klimatutsläppen minimeras, hur tätortsnära frilufts- och grönområden, riksintresseområden kommer att skyddas i enlighet med miljöbalkens krav. Den motivering och de utredningar av alternativ och konsekvenser som ligger till grund för fastställelsebeslutet för vägplanen för Infart Västra Trosa bedömer Naturskyddsföreningen som otillräcklig ur miljöbalkens perspektiv. Om vägplanen vinner laga kraft, på de underlag som finns framtagna idag, så kommer stora delar av Hunga strövområde senare att exploateras för bebyggelse. Det bör inte få komma som en överraskning för kommunens invånare utan måste rimligen vara belyst i en MKB. Se vidare i argumentationen kring formaliafel att inte besluta om Betydande miljöpåverkan för Infart Västra Trosa.

Det ingrepp som själva Infarten kommer att medföra tillsammans med kommande exploateringar av t. ex. bostäder leder till oacceptabel negativ påverkan och skada på det största tätortsnära grönområde som finns vid Trosa tätort. Det framgår med all tydlighet av kommunens egen beskrivning av området i skriften Naturpärlor i Trosa kommun, utdrag i Bilaga E. Möjligheterna att röra sig fritt i Hunga strövområde från Trosa tätort och norrut mot Vagnhärad kommer att kapas av vägen med sin bergskärning för att reduceras till en enda "gångport öster om berget" enligt Trafikverkets beslut. Gångporten är tänkt att mildra barriäreffekten men kommer naturligtvis inte att kompensera i tillräcklig omfattning.

4. Naturskyddsföreningen tar som del av sin överklagan även in den argumentation mot beslutet att fastställa vägplanen för Infart Västra Trosa som professor em. Björn Kjellström, Stockvik, Trosa, gör i sitt överklagande av vägplan för Infart Västra Trosa, TRV 2018/52334, daterad 2018-02-22.

Björn Kjellström redovisar att vägprojektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt samt andra skäl i överensstämmelse med Naturskyddsföreningens uppfattning att beslutet att fastställa vägplanen ska upphävas då det saknar lagstöd. Björn Kjellströms överklagande framgår i sin helhet av Bilaga B.

Bilagor

Bilaga A. Framskrivning och beslut i Trosa kommun gällande uttag av exploateringsersättning samt övergripande exploateringsekonomi för Infart västra Trosa. *Handlingen med karta visar det stora influensområde som Infart Västra Trosa medför för att uppnå den tänkta finansieringsmodellen.*

Bilaga B. Björn Kjellströms överklagande av Trafikverkets beslut 2019-01-18 att fastställa vägplan för Infart Västra Trosa, ärende TRV 2018/52334

Bilaga C. 161222 - Begäran om omprövning av beslut Betydande miljöpåverkan Trosa förbifart. *Naturskyddsföreningen Sörmlands argumentation kring varför Infart Västra Trosa ska anses medföra betydande miljöpåverkan.*

Bilaga D. Länsstyrelsens beslut 2012-10-02 i fråga om Betydande miljöpåverkan avseende Trosa förbifart.

Bilaga E. Utdrag ur Trosa kommuns skrift Naturpärlor

Bilaga F. Utdrag ur Trosa kommuns översiktsplan 2015 - sidan 59. Sidan visar en kartbild över riksintresseområden. Det framgår att Trosa kommun och länsstyrelsen inte är överens om avgränsning av riksintresseområdena.

För Naturskyddsföreningen Sörmland

Karl-Axel Reimer, ordförande

Adress: Strömgatan 2, 619 34 Trosa

Epost: karl-axel.reimer@naturskyddsforeningen.se

Naturskyddsföreningen Sörmland är ett länsförbund inom Svenska Naturskyddsföreningen med över 5000 medlemmar. Vi värnar allmänhetens tillgång till stränder och natur. Vi påverkar för hållbar konsumtion och en giftfri miljö. Vi värnar den biologiska mångfalden och vill ställa om till klimatsmart samhälle.