

Vägverket
Region Stockholm

Angående arbetsplanen för Västra Botkyrkaleden

Huddinge Naturskyddsförening (nedan benämnd föreningen) har tagit del av samrådsunderlaget för arbetsplanen för Västra Botkyrkaleden, samt deltagit i de två samrådssammanträdena i början av februari 2009, och vill med anledning därav framföra följande synpunkter.

Sammanfattning

Västra Botkyrkaleden är en del av projektet Botkyrkaleden, som sträcker sig 4 km genom Glömstadalens södra kant och är en del av länken mellan den planerade Haningeleden 1, Masmolänken och E4/E20. Haningeleden 1, Botkyrkaleden och Masmolänken är alla delar av Södertörnsleden, som i sin tur är en indirekt del av, och ansluter till, Förbifart Stockholm längre norrut på E4/E20. Dessa projekt är alla delar av, och borde ses som en utveckling och utökad trafikering av kopplingen mellan Nynäshamn och Oslo.

Västra Botkyrkaleden sträcker sig över 2,8 km och leder österut från Masmolänken vid Myrstuguvägen, och upphör 300 m öster om Katrinebergsvägen. Vägen skall bestå av två körfält i vardera riktningen, med en planerad skyltad hastighet på 70 km/h.

Allmänt

Naturskyddsföreningen Huddinge ser det som ytterst viktigt att sätta Västra Botkyrkaleden i ett större sammanhang, där delprojekt inte kan ses som autonoma och oberoende av kringliggande och anknytande vägbyggen. Det är ett faktum att Botkyrkaleden är en del av Södertörnsleden och ingår i en grupp projekt som anses ligga under riksintresse, där även Förbifart Stockholm ingår. Den påverkan som Västra Botkyrkaleden kommer att ha på det omkringliggande landskapet måste således även sättas i perspektiv till vad leden bidrar till i det större sammanhanget.

Föreningen ställer sig sedan tidigare kritisk till projektet Södertörnsleden, och då Västra Botkyrkaleden endast är en kort delsträckning av detta projekt, måste vi även yttra vår kritik här.

Det är vår uppfattning att projektet i stort, och Västra Botkyrkaleden i detta specifika fall, inte är den rätta lösningen på de problem som anges i projektbeskrivningen. Det har visat sig att byggnationen av denna typ av leder endast bidrar till, och uppmuntrar en ökad trafikering, och att sådana satsningar snarare strävar bort från de satta och gällande miljömålen.

Södertörnsleden har som del av sin projektbeskrivning angett att kollektivtrafiken ökar med bygget av denna led, men inget samarbete med SL är etablerat, och det är tydligt att det enda som egentligen berör kollektivtrafiken är att det blir högre hastighetsbegränsningar och fler filer. Vad som sker därefter är absolut inte en garanti för att kollektivtrafiken skulle utökas i någon form. Det blir också uppenbart att Tvärbanan Syd inte ingår i planeringen till någon större grad, och gör att vi ställer oss ännu mer frågande till frånvaron av satsningar på kollektivtrafiken i regionen, kontra mängden vägprojekt.

Det anges även att leden sammanlänkar handelsområden med regionscentra, vilket i vår mening kan vara positivt i den bemärkelsen att yrkestrafik, så som t.ex. räddningstrafik och färdtjänst, får ökad framkomlighet. Föreningen befarar dock att leden även bidrar till och uppmuntrar längre resor för att ta sig till handelsområden, så som t.ex. Kungens Kurva. Leden skapar förutsättningar för att handla mindre lokalt, och i stället med bil ta sig till större och med leden lättillgängliga, centrala stormarknader.

Föreningen har agerat som en av många drivande parter för bevarandet av de gröna kilarna i Stockholm, och även här blir leden ett problem för en redan utsatt svag del av dessa områden. Västra Botkyrkaleden har som förslag att bygga en ekodukt på 30-40 meter strax öster om Myrstuguvägen, som den enda framtida länken mellan Gömmarområdet i norr och Flottsbroområdet i söder. Vi anser att en enda ekodukt är långt ifrån nog för att kompensera det avbrott i grönområdet som Västra Botkyrkaleden utgör. Om ekodukten dessutom skall fungera som en av fyra passager över vägen för de boende i området, vilket är mer eller mindre oundvikligt avsett planering, blir det fullständigt ohållbart när man ser till biologisk spridning, mångfald och bevarande.

Föreningen vill även påpeka att den tidigare miljökonsekvensbeskrivningen gjordes 1993, och att den nuvarande planeras vara klar under april 2009. Under denna period har mycket i Storstockholms trafiksituation förändrats, vilket visas tydligt i de nya trafik- och bullermätningarna, och denna oförutsägbarhet, tillsammans med de nya mätningarna, är självklart viktigt att ta i beaktande när den nya miljökonsekvensbeskrivningen genomförs.

Södra Länken fylldes snabbt upp och visar sig nu otillräcklig för den trafikbelastning som projektet i sig skapat förutsättningarna för. Detta var knappast ett isolerat fenomen, utan snarare ett tydligt tecken på vilken typ av trafik och miljöpåverkan vi kan förvänta oss av liknande projekt. Det är vår åsikt att detta bör vara en viktig faktor i utvärderingen av all information som framkommer av en ny miljökonsekvensbeskrivning.

Sammanfattningsvis anser således föreningen att ovanstående synpunkter bör beaktats och belysas i den pågående miljökonsekvensbeskrivningen.

Huddinge 2009-02-17

Med vänlig hälsning

För Huddinge Naturskyddsförening

Tomas Beckman