



Stockholm 2010-08-10

Till
Trafikverket
Planprovning
781 89 Borlänge

Angående förslag till arbetsplan för Västra Botkyrkaleden

Detta yttrande har utarbetats i samarbete med Naturskyddsförening i Huddinge.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Stockholms län anser att Trafikverket inte kan fastställa förslaget till arbetsplan för Västra Botkyrkaleden eftersom projektet först måste tillåtlighetsprövas av regeringen enligt miljöbalken 17 kap. 1 §, 2 st. Vi anser vidare att det inte klarlagts att planen är förenlig med gällande miljö kvalitetsnorm för partiklar PM₁₀.

Vi avser att senast den 27 augusti 2010 utveckla dessa synpunkter i ett yttrande över förslag till arbetsplan för Haningeleden 1.

Prövning enligt miljöbalken 17 kap. 1 §, 2 st.

Öster om Huddingevägen planeras Botkyrkaledens förlängning, Haningeleden 1. I ett av underlagen konstaterar Trafikverket: *"Prognosen för Haningeleden 1 är ÅDT 25 000 fordon år 2030. Vägtypen som klarar den trafiken är en 2+2 väg enligt VGU."*¹ Prognosen ÅDT 25 000 fordon år 2030 förutsätter dock dels att Förbifart Stockholm inte byggts, dels att trafikökningen i regionen avstannar. I de underlag för Haningeleden 1 som Trafikverket i andra sammanhang utgår från liksom i Huddinge kommuns planering beräknas trafiken 2030 på Haningeleden 1 istället uppgå till 35–40 000 fordon per dygn. I rusningstid väntas trafiken i ena riktningen uppgå till 1600 fordon per timme, dvs nära den nivå på 1800 fordon per timme vid vilken Trafikverket bedömer att framkomligheten på 2+1-vägar snabbt försämras på grund av köbildning.

Om den stora trafikökning Trafikverkets planering baseras på också inträffar, måste det bedömas som mycket osannolikt att en 2+1-lösning för Haningeleden 1 i längden kommer att räcka. Det man planerar är därför, i realiteten, en väg som så småningom ska byggas i 2+2-utförande och det är, enligt vår uppfattning, självklart att hela den nya delen av Södertörnsleden, inklusive västra Botkyrkaleden, måste bedömas och prövas med denna utgångspunkt.

Det enda vägande skäl Trafikverket kan ha för att inte i nuläget redovisa detta är att en 2+2-lösning längs hela sträckan Masmo-Gladö förutsätter en särskild tillåtlighetsprövning av regeringen enligt miljöbalken 17 kap. 1 §, 2 st., en process som givetvis skulle försena byggstarten. Icke desto mindre ingår den redovisade planen för Västra Botkyrkaleden i ett nytt, större vägprojekt som omfattas av prövningskravet: *"motorvägar och motortrafikleder samt andra vägar med minst fyra körfält och en sträckning av minst tio kilometer"*.

¹ ÅDT = Årsdygnstrafik. VGU=Vägar och gators Utformning, Trafikverkets handbok
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Den redovisade planen kan således inte fastställas med mindre än att regeringen dessförinnan beslutat ge projektet tillåtlighet enligt miljöbalken. Ett beslut av Trafikverket att fastställa den aktuella arbetsplanen skulle mot denna bakgrund, enligt Naturskyddsföreningens uppfattning, inte vara giltigt. Om Trafikverket är angeläget om att så snart som möjligt bygga Västra Botkyrkaleden, bör man därför så snart som möjligt lämna in en ansökan till regeringen om tillåtlighet för hela den nya sträckningen av Södertörnsleden Masmo-Gladö Kvarn. I annat fall kommer projektets byggstart att försenas ytterligare.

Miljö kvalitetsnorm för partiklar

I underlaget gör Trafikverket bedömningen att miljö kvalitetsnormen för partiklar kommer att överskridas betydligt längs den planerade vägen.² Enligt miljöbalken 5 kap. 3 § samt 16 kap. 5 § ska myndigheter säkra att miljö kvalitetsnormer följs när man fattar beslut m m. Av det underlag Trafikverket redovisat framgår inte att arbetsplanen i detta avseende skulle vara förenlig med miljöbalken.

Mårten Wallberg, ordförande
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

² Sammanfattande miljööversyn. PM – avseende arbetsplanerna för Botkyrkaleden och Haningeleden 1. Vägverket 2008-09
