

1999-04-15

Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067
104 22 Stockholm

Bakgrund

Som en del i den sk Dennisuppgörelsen aktualiserades i början av 90-talet idén att skapa en ny, rakare vägförbindelse mellan Haninge och E4/E20 via Flemingsberg/Huddinge, den sk Södertörnsleden. Projektet skulle finansieras med lån, som i efterhand skulle betalas med intäkter från det planerade biltullssystemet.

Södertörnsleden sönderföll i två delar, Haningeleden resp Botkyrkaleden, varav den förstnämnda i sin tur delades upp i fyra, sedermera fem delar. Av Haningeledens delar är två redan öppnade och på ytterligare två delar Haningeleden 2:1 och 2:2 pågår för närvarande anläggningsarbetet. Den mest kontroversiella delen av projektet, Haningeleden 1, har däremot ännu inte nått fram till fastställelse av arbetsplanen. Finansiering av projektet saknas. I det beslut riksdagen tog i samband med att man godkände uppgörelsen kring Dennispaketets återstod 1998, uppdrogs dock åt Vägverket att fullfölja planeringsarbetet fram till fastställd arbetsplan. Beträffande finansieringen angavs att projektet förutsatte att regionen var beredd att tillskjuta egna medel.

Mycket stora natur-, kultur- och friluftsvärden hotas

Det obrutna landskapet söder om Orlången som Haningeleden 1 är tänkt att dras igenom ingår som en del i ett större område, Ågesta-Lida, som är ett riksintresse för friluftslivet. Tack vare närheten till bl a pendeltågsstation är området mycket lättillgängligt för 100 000-tals, men samtidigt med i huvudsak orörd karaktär. I området finns tjäder, mindre hackspett samt en lång rad sällsynta och skyddskrävande kryptogamer. Den mäktiga fornborgen är ett exempel på de rika kulturlämningarna.

Fixeringen vid Haningeleden 1 blockerar nödvändiga förbättringar i Balingsnäs/Sjödalen

Huruvida Haningeleden 1 över huvud taget kan finansieras är oklart. Genom att i ökande utsträckning finansiera sin verksamhet med lån istället för med löpande anslag över budgeten, är Vägverket på väg att inteckna en stor del av det ekonomiska utrymme som skulle kunna vara aktuellt för Haningeleden 1. Till de större lånefinansierade projekt som f n genomförs i regionen hör Södra länken, Tranebergsbron och den nya infarten på väg 73 vid Nynäshamn. Enbart Södra länken beräknas under åren 2004-2029 kosta Vägverket 365 milj kr per år vilket är mera än verkets samlade årliga investeringar i länet för närvarande. Att verket mot denna bakgrund skulle lyckas hitta pengar till en 370-miljonerssatsning på Haningeleden 1 är inte särskilt troligt. Enda sättet att på kort sikt möta den ökande störning som kan väntas längs Lännavägen vid Balingsnäs och Sjödalen är att t ex via länsplanen steg för steg vidta riktade åtgärder för att minska bullerstörningen, förbättra trafiksäkerheten och öka bärigheten. Det förutsätter ett omräknande där Haningeleden 1 förs ut ur planeringen.

Miljöskadorna av Haningeleden 1 är omfattande

Vi behöver inte särskilt uppmärksamma länsstyrelsen på de negativa effekterna av projektet utan nöjer oss med att citera de centrala avsnitten i länsstyrelsens yttrande 1994-02-08 över Vägverkets utredningsplan för Haningeleden 1:

"Trots alla åtgärder som gjorts för att minska barriäreffekten och anpassa leden till landskapet kommer leden att innebära ett stort ingrepp i det nu orörda området. Vägen delar upp området och bryter kontakten mellan de mera höglänta delarna av området och strandområdet längs Orlången. Området kommer inte att ha kvar sin speciella karaktär av orördhet. Detta innebär att en av värdekärnorna inom det samlade riksintresseområdet spolieras. Länsstyrelsen gör därför bedömningen att det intrång som leden medför kommer att bli så stort att det påtagligt skadar riksintresset för friluftsliv."

0,5-alternativet tillgodoser trafikens behov

Under 1998 genomförde Vägverket i samarbete med representanter för Storstockholms Miljöorganisationers TrafikRåd (SMTR) och under medverkan från Huddinge kommun en s k miljödialog (bifogas). I detta sammanhang undersöktes dels möjligheter att genom justeringar av det befintliga förslaget minska projektets skador, men dessutom en alternativ vägplanering, byggd på förbättringar av nuvarande vägnät, den s k 0,5-lösningen.

Genom att utföra stegvisa, riktade förbättringar av Lännavägen/Storängsleden i princip enligt 0,5-alternativet skulle man till en mycket måttlig kostnad dels kunna öka bärigheten och därigenom möjliggöra mera rationella transportströmmar mellan Södertörns västra och östra delar, dels kunna minska bullerstörningen, förbättra framkomligheten för gående och cyklister och öka trafiksäkerheten.

Mot denna bakgrund och de mycket stora intrång i Flemingsbergsskogens natur som vägen, enligt länsstyrelsens egen bedömning, innebär är det, enligt vår uppfattning orimligt att, som länsstyrelsen gjorde 1994, hävda att *"En utbyggnad av Haningeleden är ett så starkt samhällsintresse att vägdragningen ska således ha företräde före friluftslivets intressen."*

Avsätt pengar för upprustning av Lännavägen/Storängsleden i länsplanen 2002-2011

Kraven på förbättringar av nuvarande vägdragning är berättigade. Vi uppmanar länsstyrelsen att i det kommande arbetet med en länsplan för perioden 2002-2011 prioritera åtgärder längs den aktuella vägsträckan.

Omvärdera prioriteringen av Haningeleden 1

Mot bakgrund av det i rapporten redovisade materialet och länsstyrelsens egen värdering av Haningeleden 1s intrångseffekter bör länsstyrelsen göra ett nytt ställningstagande i frågan.

Ge Flemingsbergsskogen ett långsiktigt skydd

De flesta aktörer i stockholmsregionen är ense om att de stora, näraliggande grönområdena – "Storstockholms gröna kilar" är en väsentlig tillgång för alla som bor i regionen. Tyvärr är områdenas skyddsstatus i de flesta fall oklar. I översiktsplaner m m anges att grönområdena

ska sparas, men juridiskt bindande skydd saknas i de flesta fall. För att skapa fasta spelregler för fastighetsbolag, Vägverket m fl, säkra grönområdena på lång sikt och dessutom i syfte att minska konflikterna kring markanvändningen föreslår vi att länsstyrelsen tar initiativ till att hela Flemingsbergsskogen skyddas genom bildande av naturreservat.

Magnus Nilsson Richard Karlsson

Naturskyddsföreningen Huddinge Naturskyddsförening

i Stockholms län

Göran Furuland Einar Gustafsson

Stockholms läns Hembygdsförbund Huddinge Hembygdsförening

Åke Rosenqvist Pär Sandström

miljökommittén, Friluftsförbundet i Huddinge

Friluftsförbundet, Stockholms distriktsförbund

För kännedom:

Huddinge kommun

Vägverket, region Stockholm

Vägverket, huvudkontoret

Regionplane- och trafikkontoret

Naturvårdsverket

Boverket

Bilaga:

Jämförelse:

Investeringskostnad	Haningeleden : ca 350 milj kr. Botkyrkaleden: ca 250 milj kr. Totalt ca 600 milj kr.	0,5-alternativet: ca 205 milj kr. Totalt (inkl Botkyrkaleden): ca 455 milj kr
Framkomlighet	Ger bättre framkomlighet än såväl 0- som 0,5-alternativet.	Ger bättre framkomlighet än 0-alternativet, men sämre än arbetsplanens förslag.
Intrångseffekter	+ Något minskad	+ Inga intrång i naturområdet

	<p>barriäreffekt vid Lännavägen p g a mindre trafik. Ingen rivning av fastigheter vid Lännavägen.</p> <p>- Omfattande intrång i naturområdet vid Orlången. Troligen måste ca 15 fastigheter öster om järnvägen måste rivas.</p>	<p>vid Orlången. Ingen rivning av hus öster om järnvägen. Minskad barriäreffekt vid Lännavägen p g a ny gång-/cykeltunnel.</p> <p>- Ökad barriäreffekt längs Lännavägen och Storängsleden p g a ökad bredd och mer trafik. Två fastigheter väster om Lännavägen måste rivas.</p>
Bullerstörningar	<p>+ Utan åtgärder minskar bullret vid Lännavägen i värsta läge från 59 till 57 dBa.</p> <p>- Naturområdet vid Orlången blir påverkat av trafikbuller betydligt över 40 dBa. Ett antal av de återstående fastigheterna vid Solgård får ökat buller, tack vare bullerskärmar m m dock ej över 55 dBa.</p>	<p>+ Nuvarande låga bullernivå (under 40 dBa) i naturområdet vid Orlången kan bibehållas. Längs Lännavägen nås överallt 55dBa tack vare bullerskärm och fönsteråtgärder.</p>
Trafikgenerering	<p>Antalet bilresor i regionen ökar något mera än med 0,5-alternativet om Haningeleden 1 byggs. Detta gäller även Haningeleden 1 + Lännavägens trafik öster om bron.</p> <p>Regionalt visar prognosen något färre kollektivresenärer än i 0,5-alternativet. I relationen Västerhaninge-Huddinge väntas dock kollektivresandet bli större än i 0,5-alternativet.</p>	<p>Antalet bilresor i regionen ökar något mindre med 0,5-alternativet än om Haningeleden 1 byggs. Detta gäller även Haningeleden 1 + Lännavägens trafik öster om bron.</p> <p>Regionalt visar prognosen något fler kollektivresenärer än om Haningeleden 1 byggs. I relationen Västerhaninge-Huddinge väntas dock kollektivresandet bli mindre.</p>
Samhällsekonomisk kalkyl (NNK= nettonuvärdeskvot)	<p>NNK= -0,1.</p>	<p>Ej beräknad.</p>

Not 1) Tunnelförläggning av större eller mindre delar av vägen skulle innebära fördyringar på minst 100-400 milj kr (se avsnitt 5.1.3).

[Till förstasidan](#)