

Yttrande över förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026– 2037

Botkyrka kommun ställer sig bakom Södertörns kommunernas gemensamma remissvar. Botkyrka kommun vill med kommunens enskilda remissvar belysa några särskilda punkter.

Tvärförbindelse Södertörn

Tvärförbindelse Södertörn möjliggör en nationell omställning av godstransporter till sjöfart via Stockholm Norviks hamn, samt är den sista länken i en långsiktig trafikstrategi för huvudstadsregionen.

I förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 ingår ett flertal infrastrukturåtgärder i Arlanda flygplats omland, som exempelvis Tvärförbindelse Södertörn och breddning av E4/E20. Tvärförbindelse Södertörn binder samman de östra och västra länsdelarna i södra Stockholm och skapar en sammanhängande arbets-, service- och bostadsmarknad. Tvärförbindelsen minskar sårbarheten i trafiksystemet och väntas bidra till förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda för kommuner öster om E4/E20 i södra delarna av länet.

Botkyrka kommun är mycket oroad över att byggstartsbeslut ännu inte har fattats av regeringen. Förseningen av byggstarten innebär stora kostnader för såväl staten som kommunerna.

Att inte hela Tvärförbindelse Södertörn enligt vägplan är finansierad fullt ut innebär att de förväntade nyttorna, exempelvis minskade restider och förbättrad tillgänglighet delvis försvinner. Ofullständig finansiering riskerar även att leda till ytterligare stora förseningar då vägplanen kan behöva göras om i vissa delar.

Det förslag som Trafikverket tagit fram utifrån förutsättningarna att vägplanen inte finansieras fullt ut innebär att Tvärförbindelse Södertörn föreslås gå via Botkyrkaleden istället för i en tunnel vid Masmo. Detta förslag ställer sig Botkyrka kommun mycket kraftigt emot.

Att vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn inte finansieras full ut påverkar markanvändningen i Botkyrka kommun negativt på flera sätt, särskilt till följd av att den södergående kopplingen till E4/E20 tas bort.

1. Förändrad trafikstruktur och ökad belastning

I stället för en direkt södergående koppling mellan Tvärförbindelsen och E4/E20, föreslås trafiken ledas via väg 259 (Botkyrkaleden) till trafikplats Fittja. Det innebär att:

- Trafikflödena på Botkyrkaleden kommer att öka med cirka 1 000 fordon per dygn i eftermiddagstrafiken enligt 2045 års prognoser.
- Hög risk för stor ökning av tung trafik på Botkyrkaleden eftersom Tvärförbindelse Södertörn kommer vara den primära vägen för farligt gods och den snabbaste vägen mellan Norviks hamn och E4/E20 söderut.
- Tvärförbindelse Södertörn planeras att bli en del av TEN-T nätet, som har särskilda krav på utformning, bland annat planskildhet, dvs att vägen inte korsar annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan. Att lägga Tvärförbindelse Södertörn på Botkyrkaleden kommer innebära att all trafik behöver passera två rondeller när trafiken färdas norrut och tre rondeller när trafiken färdas söderut.
- Det kommer med all sannolikhet att krävas framtida åtgärder på Botkyrkaleden, exempelvis fler eller bredare körfält eller reversibla körfält, vilket torde inkludera breddning av bron över Fittjaviken.
- Botkyrka kommun anser att de kompensationsåtgärder som planeras för byggnation av Tvärförbindelse Södertörn bör ses över som ett alternativ till att lägga Tvärförbindelsen på Botkyrkaleden.

2. Påverkan på kommunal planering och exploatering

Eftersom Botkyrkaleden blir den huvudsakliga anslutningen till E4/E20 kommer:

- Botkyrka kommuns möjligheter till exploatering längs vägen att påverkas.
- Botkyrka kommun tar fram en ny översiktsplan. I den planeras att använda marken kring Botkyrkaleden till att knyta ihop Fittja öster och väster om leden på ett bättre sätt genom att omvandla leden till en stadsgata med byggnation på båda sidor. Det här är en plats där många människor bor redan idag och fler bostäder planeras.

- Risken för ökade mängder PM10-partiklar och ökat buller för de som bor nära leden är stor.

3. Osäkerhet kring framtida åtgärder

De förändrade trafikförhållandena skapar ett behov av vidare utredningar:

- Utformningen av gång- och cykelvägar och eventuell kapacitetsförstärkning längs Botkyrkaleden.
- Det finns en betydande risk att ytterligare trafikåtgärder blir nödvändiga om trafikprognoserna för 2045 slår in, vilket kommer att påverka hur mark planeras och används i Botkyrka.

Att vägplanen inte finansieras full ut leder till att en större del av trafiken koncentreras till Botkyrkaleden, vilket kommer att medföra begränsade möjligheter för en utvecklad markanvändning, infrastrukturutformning och exploateringsmöjligheter i Botkyrka kommun. Kommunen kommer behöva justera sina planer för att hantera en ökad trafikbelastning och säkerställa samverkan mellan olika trafikslag. Detta är inte någonting som kommunen avser att göra.

Den eventuella förändringen när det gäller dragningen av tvärförbindelse Södertörn via Botkyrkaleden kan komma att påverka breddningen av E4/E20, som ju är ett projekt som uppkommit på grund av förväntad ökad trafikmängd på E4/E20 från Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm. Projekten breddning av E4/E20 är ihopkopplade och borde därmed både utvärderas och planeras som en helhet.

Trafikverket konstaterar i förslag till Nationell plan att hållbar utveckling omfattar tre olika dimensioner: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet och att det inte går att definiera en sektor som hållbar utan att ta hänsyn till helheten. I förslaget konstateras att transportsystemet är en del av samhället, därför kan inte ett hållbart transportsystem definieras isolerat, men det går att försöka definiera transportsystemet i ett hållbart samhälle.

Trafikverket anser att planförslaget kan bidra till social hållbarhet genom att utjämna skillnader i tillgänglighet mellan olika grupper och geografiska områden. På så vis kan planförslaget motverka transportfattigdom genom att stärka människors möjlighet att tillgodose sina grundläggande transportbehov. Att leda Tvärförbindelse Södertörn via Botkyrkaleden, där många av invånarna i norra Botkyrka inte äger bil och saknar körkort, men utsätts för ökade utsläpp av partiklar och ökat buller och ökade barriärer i ett redan utsatt område kan inte definieras som ett hållbart transportsystem.

Spårväg Syd

Spårväg Syd är en förutsättning för genomförandet av en flerkärnig region med kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik. Botkyrka kommun förväntar sig att staten agerar så att tilläggsavtal kan tecknas omgående och att medel i nationell plan och länsplan tillsammans täcker in statens medfinansieringsåtagande enligt kommande tilläggsavtal. Det är viktigt för förtroendet mellan stat och kommun och vårt gemensamma ansvar för utvecklingen i Södra Stockholm.

Ny regional järnväg Järna – Flemingsberg via Södertälje syd

Ny regional järnväg mellan Järna och Flemingsberg, via Södertälje Syd, behövs för att säkra kapaciteten för arbetspendling med tåg. När Ostlänken öppnas för trafik 2035 kommer kapaciteten på Sträckan Järna- Flemingsberg inte vara tillräcklig. En ny regional järnväg behövs för att stärka näringslivets konkurrenskraft och säkerställa en väl fungerande arbetspendling.

Klimat

Botkyrka kommun ser positivt på att Trafikverket i Nationell plan planerar att satsa 5 miljarder kronor av vägunderhållet på riskreducerande åtgärder under planperioden, till exempel extra skötsel av sidoområden, trädsäkring, erosionsskydd samt rensning och byten av trummor för avvattning. Det är också positivt att Trafikverket anpassar järnvägsinfrastrukturen så att den blir mer robust och därmed bättre kan stå emot effekter av klimatförändringarna. Botkyrka kommun saknar dock en dialog med kommunen kring dessa frågor och efterlyser ett större samarbete i frågan om klimatanpassning.

En brist i förslag till nationell plan är att den inte diskuterar möjligheten för transportsystemet att motverka klimatförändringar, utan enbart diskuterar att ”stå emot effekter av klimatförändringarna”. När dagens transportforskning är överens om att ett förändrat transportsystem och nyttjande på flera sätt kan underlätta omställning, istället för att motverka omställning.

Barnkonsekvensanalys

Transportsystemet ska vara tillgängligt för samtliga medborgare oavsett förutsättningar. Transportbeteendet ser olika ut för olika grupper i samhället. Barn och unga utan körkort eller bil har andra förutsättningar än dem med tillgång till bil. För att uppnå transporträttsvisa behöver normer som är styrande i planeringen synliggöras.

Botkyrka kommun vill särskilt lyfta vikten av att trygghet, hälsa och transporträttvisa för barn och unga ska vara vägledande i planeringen av transportsystemet.

Framtida kapacitet

Gällande Trafikverkets bedömning att kapacitetsbegränsningar på vägsidan främst är en storstadsproblematik håller kommunen med om. Att kartorna för 2024 visar, för Stockholm betydande trängsel, särskilt på E4 genom Länet kommer inte som någon överraskning. Inte heller att eftermiddagen är särskilt trängseldrabbad. Det som kommunen ser som oroande är att Trafikverket i prognoserna kan se att fram mot 2045 förskjuts trängseln delvis ut från de centrala delarna och ökar för stråk som leder mot Förbifart Stockholm. Som framgår av kartan på sidan 54 i rapporten är betydande delar av Förbifart Stockholm orange 2045, vilket innebär en betydande trängsel i högtrafik.



Utklipp från figur 13, sid 54 i förslag till Nationell plan 2026-2037

Huruvida denna trängsel hamnar i förbifarten anser Trafikverket vara osäkert, det uttrycks att det snarare kan vara de stråk som leder fram mot förbifarten som blir ytterligare trängseldrabbade. Utöver det väntas de flaskhalsar som finns 2024 förvärras.

Botkyrka kommun noterar att Hågelbyleden, korsningen Väg 226/Hågelbyleden och Väg 226 Huddingevägen kan drabbas av trängsel och förvärrade flaskhalsar. Trafikverkets förslag till nya investeringar rymmer kapacitetsförstärkningar kopplade till Förbifart Stockholm, som bidrar till att förbättra kapaciteten och här förväntar sig Botkyrka kommun ett samarbete mellan Trafikverket och oss som kommun som mynnar ut i reella fysiska åtgärder på de stäckor i kommunen där trängseln väntas förvärras.

Stina Lundgren (M)
Kommunstyrelsens ordförande