



Handläggare
Mats Johannesson
Samhällsbyggnadskontoret

Till
Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

Ert diarienummer
I2021/02884

Remissvar: Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Sammanfattning

Södertälje kommun kan konstatera att

- åtgärder kopplade till de stora satsningar som näringslivet i Södertälje genomför, inte har prioriterats. För att globala företag ska fortsätta göra stora investeringar i Sverige krävs en trygghet i att den statliga infrastrukturen byggs ut så att leveranser och arbetspendling till dessa företag kan fungera. Särskilt gäller detta Scania:s satsningar i Södertälje som kräver att **trafikplats Hovsjö byggs omgående** och att **en ny passage under Södertälje kanal byggs inom planperioden**.
- de brister som var utpekade i nuvarande nationella plan inte nämns i förslaget till kommande nationella plan. Här saknar Södertälje särskilt bristen som rör sårbarheten ur ett nationellt och regionalt försörjningsperspektiv kring passagen av Södertälje kanal.
- det saknas förslag på hur kapacitetsbristen på järnvägssträckan Järna - Flemingsberg, via Södertälje syd, ska hanteras. Denna brist kommer bli tydlig och akut när Ostlänken är klar. En fortsatt utredning om hur dragningen av nya spår in mot Stockholm ska lösas måste därför påbörjas så snart som möjligt.

Statliga infrastrukturens funktion för att skapa tillväxt och utveckling

Södertälje kommun har tagit del av remissvaret noterar att förslaget till vissa delar följer regeringens direktiv när det gäller omställning till ett mer hållbart transportsystem samt att stödja satsningar i näringslivet, vilket sker i norra delen av Sverige. Det är lovvärt att planupprättaren insett statens roll för att möjliggöra näringslivsutveckling i norr, men det krävs liknande åtgärder kopplat till de näringslivssatsningar som sker i övriga delar av Sverige och då speciellt i Södertälje. De infrastrukturutbyggnader som krävs i vår del av landet är minst lika nödvändiga.

De objekt som Södertälje kommun vill se finansierade i nationell plan är en ny passage av Södertälje kanal med en budgeterad kostnad på 3 Mdr kr, inklusive trafikplats Hovsjö vilken ingår som en del i passagen med budget på 200 Mkr, för båda har medfinansieringsavtal upprättats mellan Södertälje kommun och Trafikverket. På lite längre sikt vill Södertälje även se en utbyggnad av järnvägen mellan Järna - Flemingsberg för den regionala arbetspendlingen.

Det är viktigt att planupprättaren förstår hur kritiskt det är att dessa statliga infrastrukturinvesteringar sker samordnat med näringslivets satsningar. Utan dessa kompletterande statliga investeringar, som i Södertäljes fall är nödvändiga för bland annat kompetensförsörjningen, kan näringslivets möjligheter att motivera sina investeringar i Sverige försvåras. Detta kan på sikt äventyra klimatomställningen samt Sveriges konkurrenskraft och framtida tillväxt.

Ny passage av Södertälje kanal - minskad sårbarhet och kapacitet för ökad kollektivtrafik

Bakgrund

En åtgärdsvalsstudie har genomförts utifrån den sårbarhetsbrist som pekades ut i föregående nationella plan som pekar ut en ny passage i form av en tunnel som åtgärd för att minska sårbarheten. Tunneln, samt kompletterande vägsträckor, löser både behovet av omledningsväg vid incidenter och utgör en ny effektiv passage för regional och lokal trafik i normalläge. Tunneln skapar även kapacitet för kollektivtrafik och möjliggör breddningen av befintlig motorvägsbro utan negativ påverkan på trafiken. Totalkostnaden för tunneln är bedömd till ca 3 Mdr kr och två medfinansieringsavtal är tecknade mellan Trafikverket och Södertälje kommun. Avtalen avser hela paketet med tunnelåtgärder respektive för enbart trafikplatsen vid Hovsjö på E20

Sårbarhet, vägtrafikens getingmidja

E4/E20 genom Södertälje utgör en flaskhals där en stor del av det nationella och regionala godsflödet till och från Stockholmsregionen måste passera. Stråket är ett av Sveriges viktigaste för gods försörjning och mest trafikerade vägsträckor för tung trafik. Sårbarheten med endast en passage är mycket hög, vilket blev extra tydligt vid broolyckan 2016. Om denna olycka inträffat vid ett annat tillfälle än under semesterperioden hade viktiga samhällsfunktioner för Stockholmsregionen påverkats kraftigt, bland annat sjuk- och livsmedelstransporter samt försörjningen till stora delar av Stockholmsregionens bostadsuppvärmning med mera. Att en incident på vägnätet kan lamslå hela regionen är inte acceptabelt.

I Södertälje finns två av Sveriges största exportföretag, AstraZeneca och Scania. Dessa företag konkurrerar framgångsrikt på en global marknad och är starkt beroende av en fungerande kompetens- och varuförsörjning.

Reservera den ökade kapaciteten för att skapa attraktiv kollektivtrafik

Över 42 000 människor arbetspendlar dagligen till eller från Södertälje. En alldeles för hög andel av dessa gör det med bil då attraktiv kollektivtrafik saknas. Speciellt låg är kollektivtrafikandelen för de 24 000 som pendlar till arbetet i Södertälje. En viktig anledning till detta är de höga restidskvoterna, för merparten av de som pendlar tar resandet med kollektivtrafik mer än dubbelt så lång tid som att åka med bil, även i rusningstid när bilarna fastnar i dagens köer.

Med en tunnel under Södertälje kanal kommer den ökade kapacitet som skapas reserveras för kollektivtrafik genom att ett av de två körfälten i tunneln kunna vara kollektivtrafikkörfält under normaltrafik. Detta kommer göra att regional busstrafik genom denna prioritering kan få betydligt kortare restider och då bli ett attraktivt alternativ för arbetspendlare till och från de stora arbetsplatserna i centrala Södertälje.

Omfördelningen av trafik medför även att den kommunala Mälarbron avlastas och ett körfält i vardera riktningen kommer då kunna avdelas till kollektivtrafikkörfält vilket kraftigt skulle stärka attraktiviteten för det stora antal bussar som idag påverkas av trängseln över bron.

En tunnel enligt det förslag som rekommenderas i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie skapar möjligheter för en utveckling av lokal och regional busstrafik i en omfattning som på ett

avgörande sätt kommer minska bilpendlandet. Tunneln tillsammans med kompletterande vägsatsningar skapar möjligheter för en kraftfull omställning till ökat resande med kollektivtrafik

Näringslivets utveckling och tillväxt

Idag är kompetensförsörjningen främst för högspecialiserade företag som Astra Zeneca och Scania ett problem då stora delar av stockholmsregionens invånare har svårt att välja ett jobb i Södertälje på grund av den bristfälliga kollektivtrafiken. De anställda är idag hänvisade till arbetspendling med bil då alternativ saknas. Dessutom gör minsta incident på bron att stora köer och förseningar uppstår. Detta tillsammans med den trängsel som råder i rusningstid gör att många idag anser att pendlingssituationen är för svår.

Fungerande arbetsmarknad

Restiderna från Södertälje till Stockholm med kollektivtrafik är för långa, vilket region Stockholm konstaterar i kollektivtrafikplan 2050. Restiderna med kollektivtrafik mellan Södertälje och andra målpunkter utmärker sig som länets sämsta, både sett till restider, restidskvoter och kollektivtrafikandel. Exempelvis är restiden mellan Södertälje C och Stockholm C idag 46 min, vilket inte har förbättrats på 100 år och region Stockholm planerar inte heller några åtgärder som kommer kunna förbättra detta till 2050 trots att regionen lagt fast målet om en restid under 30 min.

För boende i många av bostadsområdena i Södertälje är det inte möjligt att välja ett tillgängligt arbete i centrala Stockholm då restiden med kollektivtrafik från "dörr till dörr" blir alltför lång och kostnaden för att flytta närmare Stockholm alltför hög. Detta medför att många Södertäljebor inte kan ta arbeten i Stockholmsregionen som motsvarar deras kompetensnivå, vilket leder till oacceptabla problem med matchningen på arbetsmarknaden.

Folkhälsa och luftkvalitet

Vägavsnittet över den kommunala Mälarbron ingår i den nationella åtgärdsplan som är framtagen där Sverige riskerar föreläggande om vite från EU. Detta vägavsnitt är bland de svåraste att hantera då det saknas en möjlighet att leda om den lokala trafik som måste passera över Södertälje kanal. En ny passage av Södertälje kanal har bedömts som nödvändig för få ner nivåerna under gränsvärdena genom att skapa denna möjlighet till omfördelning av trafiken. En ny passage skulle förutom att fördela trafiken på fler snitt även minska den totala mängden biltrafik genom den förbättring för kollektivtrafiken som en ny passage skapar.

Föreslagen åtgärd i nationell plan - fel lösning i fel ordning

I förslaget till nationell plan finns en åtgärd om breddning av befintlig motorvägsbro. Breddningen är tänkt att genomföras så att trafiken leds om till den intilliggande Saltsjöbron, samma bro som användes som omledningsbro vid bland annat brohaveriet 2016. Breddningen är planerad att genomföras så att trafiken kommer ledas om under flera månader vid två tillfällen. Denna trafiklösning har vid flertal tillfällen visat sig ge orimliga konsekvenser för all övrig trafik förutom för den genomgående trafiken på E4 som prioriteras före annan trafik. Detta visade sig senast under hösten 2021 då ett kortare planerat avbrott för underhåll medförde total trafikinfarkt i stora delar av Södertälje, trots att arbetet i huvudsak genomfördes över en helg.

Södertälje kommun förespråkar att staten ska använda samma tillvägagångssätt som när järnvägens getingmidja, broarna över Söderström i Stockholm, renoverades. Då byggdes en ny alternativ passage för tågen, Citybanan, innan järnvägen stängdes av. Det borde vara självklart att agera likadant för vägtrafiken nu när vägtrafikens getingmidja ska åtgärdas, när det nu är fler som berörs och dessutom kostnaden för tunneln är en bråkdel av vad Citytunneln kostade.

För att inte skapa orimliga samhällskonsekvenser borde det vara självklart att tunneln byggs innan dagens motorvägsbroar stängs av för breddning. Det kan till och med vara så att det visar sig att breddningen inte kommer att behöva genomföras när tunneln är på plats.

Ettappvis utbyggnad, Trafikplats Hovsjö

Passagen av kanalen kan byggas i etapper och den första etappen, Trafikplats Hovsjö, bör finansieras tidigt som namnsatt objekt i denna plan för att skapa förutsättningar för Scantias expansion och utbyggnad i Södertälje. Södertälje kommun och Trafikverket har tecknat ett separat medfinansieringsavtal för Trafikplats Hovsjö för att möjliggöra denna ettappvisa utbyggnad.

Samhällsekonomiska nyttor

Trafikverket har främst studerat trafikantnyttor i form av restidsvinster för biltrafiken på dagens motorvägsbro i den samhällsekonomiska kalkylen, men tunneln ger med den föreslagna utformningen ett brett spektrum av nyttor utöver restidsnyttor för dagens biltrafik

- **arbetsmarknadsnyttor**, genom att fler invånare i Stockholmsregionen kan pendla till Södertälje med acceptabla restider. För arbetsgivarna i Södertälje, varav flera konkurrerar på en global marknad, är kompetensförsörjningen en kritisk faktor.
- **restidsnyttor genom förbättrad kollektivtrafik**, och omställning till hållbar arbetspendling genom att den ökade kapacitet som skapas reserveras för kollektivtrafik.
- **miljönyttor, minskad klimatpåverkan**, genom den kraftiga omflyttning till kollektivtrafikresande som tunneln möjliggör
- **miljönyttor, folkhälsa**, främst genom avlastning av den hårt belastade sträckan över den kommunala Mälarbron genom centrala Södertälje som idag har en av Sveriges svåraste problem med luftkvalitet i form av partiklar och kväveoxider.
- **Sociala nyttor**, genom bättre matchning på arbetsmarknaden som uppstår med snabbare kollektivtrafik.

Södertälje kommuns bedömning är att dessa nyttor är betydande och om de läggs till de restidsnyttor för biltrafiken på E4/E20 som Trafikverket endast studerat så blir den samhällsekonomiska vinsten med en ny tunnel mycket stor.

Nya spår på sträckan Järna-Flemingsberg via Södertälje syd

Bakgrund

I föregående nationella plan pekades järnvägssträckan mellan Järna - Stockholm ut som en brist. Trafikverket har därför genomfört en åtgärdsvalsstudie där tre förslag på sträckningar för en ny järnväg mellan Järna- Flemingsberg redovisas. I förslaget till nationell plan nämns inte denna sträcka eller hur Trafikverket har för avsikt att arbeta vidare med utredningen. Det är anmärkningsvärt eftersom när Ostlänken öppnas för trafik kommer det uppstå kapacitetsbrist på denna sträcka med risk för att många av dagens regionaltåg kommer trängas undan. Det kommer därför bli nödvändigt att bygga nya spår på sträckan så snart som möjligt.

Balans mellan ändpunktsresande och regionalt resande

I bedömningen av hur järnvägsnätet och de nya stambanorna bör utvecklas måste den regionala arbetspendlingen, som ökat kraftigt under lång tid, mätas samma betydelse som fjärrtågsresande mellan ändpunkterna. Den regionala arbetsmarknaden i Stockholmsregionen växer kraftfullt och det gör även pendlandet med tåg i regionen. När ny järnväg planeras måste denna grupp prioriteras som är avgörande för arbetsmarknadsregionens funktion..

I beräkningarna av restider utmed det kommande höghastighetsnätet har utredarna planerat för att höghastighetstågen ska trafikera den befintliga järnvägen, Grödingebanan, mellan Södertälje syd och Stockholm C. Den sträckan är byggd för de hastigheter som höghastighetstågen kommer köra, den nya stambanan in mot Stockholm är redan byggd. Det behövs alltså inga nya spår för höghastighetstågen utan de nya spåren som måste byggas av kapacitetsskäl kan med fördel ges annat syfte och anpassas efter regionens framtida behov.

Södertäljes förväntningar på kommande utredning

Trafikverket måste inse att regionala nyttor som arbetspendling och regionförstoring ska ingå i den samhällsekonomiska bedömningen vid val av sträckning. För näringslivets konkurrenskraft är det avgörande med en god kompetensförsörjning och en väl fungerande arbetspendling. Att välja en järnvägssträckning som både ökar förutsättningarna för regional arbetspendling och goda restider för ändpunktsresandet på höghastighetsjärnvägsnätet borde vara en självklarhet.

Överenskomna avtal mellan stat och kommun ska följas

Den kraftfulla utveckling som pågår i Södertälje och övriga delen av södra stockholmsregionen kräver stora offentliga investeringar. Södertälje kommun har i avtalet med Sverigeförhandlingen kopplat till utbyggnaden av nya stambanor förbundit sig att bygga 15 300 bostäder till 2036 i utbyte mot den ökade tillgänglighet som trafikeringen av Södertälje syd med höghastighetståg kommer innebära. Ingen kommun utmed kommande höghastighetsjärnvägsnätet har åtagit sig ett högre bostadsåtagande.

Det är då helt oacceptabelt, när en stor del av det kommunala åtagandet är under genomförande, att Trafikverket utreder och föreslår en järnvägssträckning som helt kopplar bort Södertälje från de nya stambanorna. Detta utredningsalternativ kan inte ingå som alternativ i den kommande utredningen om hur sträckningen av den kommande järnvägen ska utformas.

Södertälje kommun kräver att regeringen tydliggör för Trafikverket att avtal mellan staten och kommuner även styr hur Trafikverket kan agera.

Infrastruktursatsningar ska stödja hållbar tillväxt

Södertälje kommun vill avslutningsvis poängtera vikten av att staten genom bland annat den nationella planen underlättar satsningar från såväl näringsliv som kommuner. Det är med den utgångspunkten olyckligt att de väginvesteringar som krävs för bland annat Scantias stora investeringar i Södertälje inte prioriterats att ingå i Trafikverkets förslag till nationell plan. Vi förutsätter att regeringen nu ser över denna brist genom att besluta att dessa objekt med stor samhällsekonomisk nytta ges finansiering i den slutliga versionen av nationell plan.

Södertälje kräver med stöd i de argument som redovisas ovan att **trafikplats Hovsjö finansieras tidigt i planen** och att en **ny passage under Södertälje kanal byggs inom planperioden**

Boel Godner
Kommunstyrelsens ordförande

Södertälje kommun besvarar denna remiss genom detta remissvar samt det remissvar som tagits fram gemensamt inom Södertörnssamarbetet. Dessa svar ska ses som kompletterande.