

Remissyttrande från Södertörns- kommunerna över nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Södertörnskommunerna består av åtta kommuner med över 500 000 invånare som tillsammans har gjort en kraftfull prioritering kring vilka åtgärder vi vill ska ingå i kommande planomgång.

Investeringsobjekt i nationell plan

- Full finansiering av **Tvärförbindelse Södertörn** inom planperioden är nödvändig för att stödja den nationellt prioriterade överflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart och därmed kraftfullt bidra till klimatomställningen.
- **Ny passage av Södertälje kanal** är en förutsättning för näringslivets fortsatta tillväxt och kompetensförsörjning i Stockholm-Mälarenregionen. Motorvägsbron E4/E20 över Södertälje kanal är en av landets mest sårbara vägsträckor och dagens situation med endast en passage medför att viktiga samhällsfunktioner riskerar att slås ut. Medel måste avsättas i nationell plan.
- **Nya spår på sträckan Järna-Flemingsberg** behövs för att säkra kapaciteten i Ostlänkens förlängning. Fortsatt utredning behövs och spårdragningen måste ta hänsyn till regionala nyttor, näringslivets behov av kompetensförsörjning och väl fungerande arbetspendling genom ett stopp i Södertälje Syd.

Inspel till länsplan i Stockholms län

- **Ny Bytespunkt i Flemingsberg** krävs för att förbättra den storregionala tillgängligheten och avlasta andra delar av trafiksystemet.
- En utredning om **Spår till Tyresö kommun** och åtgärder vid Gullmarsplan behöver starta snarast för att klara kapaciteten för kollektivtrafiken.

Bakgrund

Regeringen gav den 23 juni 2021 i uppdrag åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.

Processen med att ta fram en ny plan, vilket normalt görs vart fjärde år, inleds genom att regeringen ger Trafikverket direktiv för att ta fram ett inriktningsunderlag. Underlaget utgör, efter remittering, grund för en infrastrukturproposition, i vilken regeringen redovisar sitt förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut om propositionen. Efter att Trafikverket, utifrån regeringens direktiv, har tagit fram och redovisat sitt planförslag, remitteras det brett. Regeringen fastställer slutligen en plan, vilket beräknas ske våren/sommaren 2022.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 och anges i 2021 års prisnivå.

Nära hälften av medlen i infrastrukturplanen används till vidmakthållande av vägar och järnvägar. Av de namngivna investeringarna (inklusive etapperna av nya stambanor), som tillsammans utgör nära 40 procent av planen, är drygt 80 procent järnvägsinvesteringar, 15 procent väginvesteringar och resten sjöfartsinvesteringar.

Södertörns kommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram och sitt mångåriga samarbete, tagit fram det här gemensamma remissvaret. Vi behov lämnar också kommunerna egna kommunspecifika synpunkter.

Remisstiden sträcker sig till den 28 februari 2022.

Tvärförbindelse Södertörn - en nationell angelägenhet

Södertörnskommunerna ser mycket positivt på att Tvärförbindelse Södertörn ges full finansiering inom planperioden i förslaget till nationell plan och därmed kan bidra till den planerade utvecklingen av våra kommuner. Byggandet av Tvärförbindelse Södertörn är en prioriterad nationell angelägenhet för att minska godstransporterna på väg genom överflyttning till sjöfart. Dock ser Södertörnskommunerna med oro på den senarelagda byggstarten och utgår från att byggstarten sker tidigt i angivet tidsspann, att förberedande arbeten kan sättas igång innan dess och att Tvärförbindelse Södertörn därmed kan färdigställas inom planperioden.

Södertörnskommunerna ställer sig också mycket positiva till att Tvärförbindelse Södertörn i senare etapper är utvalt som ett bland flera projekt för att pröva innovativa lösningar i syfte att driva på mot minskade klimatavtryck i byggskedet, så länge detta inte får påverkan på tidplanen.

Nedan beskriver Södertörnskommunerna på vilket sätt Tvärförbindelsen är viktig för oss.

Tvärförbindelse Södertörn möjliggör nationella godstransporter via sjöfart

Genom öppnandet av logistiknavet Norviks hamn i Nynäshamn, vilken ersätter Frihamnen i Stockholms stad, har möjligheter skapats för en klimatomställning av godstransporter via sjöfart istället för på väg. Då Norviks hamn har en kort inseglingsled och klarar djupet för Östersjöns största fartyg kan stora delar av transportarbetet med lastbil från hamnarna i Västra Götaland och Skåne till Stockholm minska. Genom omställningen minskar belastningen på vägnätet och koldioxidutsläppen minskar i ett nationellt perspektiv. Detta kräver dock ett systemtänk där det finns goda regionala möjligheter att transportera godset vidare inom Stockholmsregionen och Östra Mellansverige. I och med den fulla finansieringen av Tvärförbindelse Södertörn i nationell plan har ett stort steg tagits för denna effektiva omställning.

I Stockholms län bor 23 procent av landets befolkning på 1,6 procent av ytan, vilket gör det till landets största konsumtionsmarknad. De närmaste åren kommer Norviks hamn att byggas ut för att inom några år stå för en betydande del av varudistributionen till denna marknad. Dessutom öppnade Hansa Destinations i år en ny fartygslinje mellan Rostock och Nynäshamn för både passagerare och gods med potential att flytta över 75 000 lastbilar per år.

Ökade transporter via sjöfart kommer dock regionalt på Södertörn generera stora mängder tung trafik som hänvisas till befintligt vägnät och anläggningar som inte är dimensionerade och anpassade för detta och för vilka Tvärförbindelse Södertörn blir viktig. Inte heller kapaciteten på järnväg är fullt dimensionerad för godstransporter från Norvik till Stockholm och vidare. Därför behövs på sikt ett förlängt dubbelspår

på Nynäsbanan vilket även kommer ge positiv effekt på pendeltågssystemet i hela Stockholms län.

Tvärförbindelse Södertörn knyter ihop Stockholms län

Tvärförbindelse Södertörn är den sista länken i en långsiktig trafikstrategi för huvudstadsregionen som länge utgjort planeringsförutsättning för utvecklingen i våra kommuner. Den inre tvärleden är färdigställd genom Södra länken, Essingeleden och Norra länken. Den yttre tvärleden består av Norrortsleden, Förbifart Stockholm och slutligen Tvärförbindelse Södertörn. Med Tvärförbindelse Södertörn knyts länet ihop och skapar en bättre regional sammanhållning och tillgänglighet. Vägen skapar möjligheter för ett stort tillskott i bostadsbyggandet och är samtidigt en förutsättning för näringslivets utveckling och forskning genom en vidgad arbetsmarknad.

Tvärförbindelse Södertörn minskar trafikarbetet för näringslivet

Nya vägar kan ofta leda till ökad trafik, så kallad inducerad trafik. Enligt Trafikverkets prognoser (Miljökonsekvensbeskrivning 2020-12-10) kommer Tvärförbindelse Södertörn endast leda till 0,05 procent inducerad trafik, vilket måste betraktas som unikt för en väg i Tvärförbindelsens storlek. Den ökning av antalet resor med personbil i Stockholms län som Tvärförbindelse Södertörn ger upphov till motsvarar endast effekten av två veckors inflyttning till länet. Samtidigt kommer antalet fordonskilometer för lastbilar med och utan släp i länet att minska tack vare kortare resvägar.

Totalt sett väntas Tvärförbindelse Södertörn innebära förkortade restider som motsvarar en samhällsekonomisk restidsnytta som värderas till cirka 18 miljarder kronor under de första 20 åren. Nyttan utgörs till mer än 75 procent av minskade restider för tjänsteresor samt yrkes- och godstrafik.

Tvärförbindelse Södertörn ger möjligheter för en effektiv kollektivtrafik och arbetspendling med cykel

För att bidra ytterligare till klimatmålen behöver fler välja de yteffektiva transportmedlen kollektivtrafik och cykel, vilket innebär att förutsättningarna för dessa behöver vara goda.

Dagens radiella kollektivtrafiksystem i Stockholm omöjliggör i stort sett ett regionalt tvärresande. Idag genomförs nästan alla resor med kollektivtrafiken mellan olika delar på Södertörn genom ett byte i belastade bytespunkter i centrala Stockholm. Tvärförbindelse Södertörn möjliggör på så sätt effektiva resor på tvären med kraftigt förkortad restid, förutsatt att hänsyn tas till kollektivtrafiken ur ett systemperspektiv.

Tvärförbindelse Södertörn innefattar också ett cykelstråk mellan viktiga målpunkter, vilket idag i delar saknas. Finansieringen förutsätts omfatta lösningar för gång och cykel som håller överenskommen regional standard, och en tidig byggnation av gång- och cykelvägen för att inte försvåra för gång- och cykeltrafikanter under byggtid.

Ny passage av Södertälje kanal för att viktiga samhällsfunktioner inte ska kunna slås ut

E4/E20 söderifrån in mot Stockholm är en av Sveriges viktigaste stråk för både gods-försörjning och arbetspendling. Passagen av Södertälje kanal har idag inte tillräcklig kapacitet för att hantera den trafik som passerar på motorvägsbron. Sårbarheten med endast en passage är mycket hög. Vid incidenter som sänker framkomligheten på passagen uppstår snabbt regionala och nationella konsekvenser. Kapacitetsbristen och den stora sårbarheten är mycket negativt för näringslivet när det gäller förutsägbarhet för stora investeringar och kompetensförsörjning.

Den åtgärdsvalsstudie som Trafikverket genomfört i samverkan med regionala aktörer pekar ut en tunnel under Södertälje kanal som visar på stora nyttor. Denna tunnel måste byggas omgående för att minska sårbarheten vid olyckor och incidenter samtidigt som den förstärker kapaciteten i normalläge. Ett medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och Södertälje kommun är undertecknat för alla åtgärder som krävs för att bygga den tunnel som utgör en ny passage.

Södertörnskommunerna kräver att den tunnel som Trafikverkets åtgärdsvalsstudie pekar ut byggs så snart som möjligt och att medel för detta reserveras i kommande nationell plan.

Ny passage av Södertälje kanal minskar sårbarheten

Motorvägsbron över Södertälje kanal utgör en mycket sårbar del på stråket söderifrån in mot Stockholm, vilket blev extra tydligt vid broolyckan 2016. Om denna 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.

En ny passage skulle minska sårbarheten med att all trafik till Stockholmsregionen måste passera den getingmidja som motorvägsbron i Södertälje utgör.

Två av Sveriges största exportföretag som satsar och växer i Sverige finns i Södertälje

Södertörnskommunerna vill se att regeringens direktiv om ett tydligare näringslivsperspektiv i nationell plan får större genomslag. Vi efterfrågar därför fler åtgärder som stödjer det expansiva och växande näringslivet i Stockholmsregionen, där en ny tunnel under Södertälje kanal, tillsammans med Tvärförbindelse Södertörn, är de högst prioriterade.

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.

Passagen av kanalen kan byggas i etapper och första etapperna bör finansieras tidigt i denna plan med åtgärder som underlättar det kommande byggandet av tunneln. En sådan första etapp kan vara passagens anslutning till E20 i väster, det vill säga Trafikplats Hovsjö, för vilken Södertälje kommun och Trafikverket har tecknat ett separat medfinansieringsavtal. Därför föreslår Södertörns kommunerna att en ny passage finansieras så att etappvis utbyggnad och förskottering av de första etapperna blir möjlig. Främst gäller detta trafikplats Hovsjö för att skapa förutsättningar för Scania's expansion och utbyggnad i Södertälje.

De föreslagna åtgärderna är otillräckliga

Den åtgärd som föreslås i nu gällande nationell plan om breddning av Södertäljebroarna samt de justeringar som föreslås i form av en omledningsbro är både otillräckliga och kommer ge helt orimliga konsekvenser under byggtiden. Utgångspunkten att använda Saltsjöbron som omledningsbro vid byggandet innebär att man stänger av för omfattande lokal och regional trafik. Denna lösning är orimlig då alternativt vägnät saknas.

Förutsättningar för förbättrad kollektivtrafik

En ny tunnelpassage med kollektivtrafikkörfält kommer stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft genom förbättrade restidskvoter. Möjligheterna att köra snabb och effektiv kollektivtrafik ger förutsättningar för en vidgad arbetsmarknadsregion. Detta underlättar för de som arbetspendlar och stärker framtida kompetensförsörjning och konkurrenskraft i Stockholm-Mälarenregionen.

Folkhälsa och luftkvalitet

Centrala Södertälje har idag en av Sveriges svåraste problem med luftkvalitet i form av partiklar och kväveoxider. Vägavsnittet över den kommunala Mälarbron i Södertälje 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 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.

Nya spår på sträckan Järna-Flemingsberg via Södertälje syd behöver utredas vidare

Södertörns kommunerna tycker att det är anmärkningsvärt att bristen Järna - Stockholm¹ i nu gällande nationell plan inte omnämns i planförslaget. Detta trots att sträckan pekades ut som en brist i gällande nationell plan med en beskrivning av att behoven behövde preciseras, vilket också genomförts i en avslutad åtgärdsvalsstudie.

När Ostlänken färdigställs kommer kapacitetsbrist att uppstå på järnvägssträckan från Järna till Flemingsberg. Trafikverket konstaterar i åtgärdsvalsstudien att nya spår krävs för att kunna hantera den ökade efterfrågan på järnvägskapacitet som uppstår när fler tåg ska trafikera sträckan. Trafikverket presenterar tänkbara järnvägssträckningar mellan Järna- Flemingsberg och förordar en vidare utredning.

Södertörns kommunerna instämmer i att en vidare utredning behöver genomföras, för att sedan följas av en järnvägsplan så snart som möjligt. För näringslivets konkurrenskraft är det avgörande med en god kompetensförsörjning och en väl fungerande arbetspendling. Kapaciteten behöver också utökas för att möjliggöra en större överflyttning av gods från väg till järnväg. Utredningen måste förhålla sig till Södertälje kommuns avtal med Sverigeförhandlingen om trafikering av höghastighetstågen via Södertälje Syd.

Det är viktigt att utredningen presenterar ett genomarbetat beslutsunderlag där samtliga samhällsekonomiska nyttor för både nationell tågtrafik och regional utveckling beräknas och värderas. Trafikverket måste säkerställa att regionala nyttor som arbetspendling, flerkärnighet, regionförstoring och socialt värdeskapande ska väga tungt i val av sträckning för den nya järnvägen.

Övriga synpunkter

Håll fast vid avtal och överenskommelser

Södertörns kommunerna menar att det är nödvändigt att parterna står fast vid de avtal som tecknats, att objekt i gällande planer ges tillräcklig finansiering samt att ingångna avtal, exempelvis i Sverigeförhandlingen, gäller. Det är viktigt för förtroendet mellan stat, region och kommuner och vårt gemensamma ansvar för utvecklingen av Stockholmsregionen. Detta gäller även andra former av överenskommelser såsom medfinansieringsavtal mellan stat, kommun och region samt vägplaner som är fastställda men där investeringsprojekt inte kommer igång av olika anledningar.

¹ Södra Stockholmsregionen, kapacitetsbrister i järnvägssystemet på längre sikt inklusive följd effekter av nya stambanor

Finansieringslösningar för åtgärder med stor regional nytta

Södertörns kommunerna önskar att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utreda utvecklade finansieringslösningar. Idag begränsar väghållaransvaret, kommungränser och de lagar och förordningar som styr finansieringen av trafikinfrastruktur möjligheten till kostnadseffektiva lösningar med stor regional samhällsnytta.

Exempelvis kan en länsplan avsätta medel för kommunal medfinansiering till åtgärder för effektivare kollektivtrafik. Då kan det vara så att kommunerna A och B har stor nytta av att åtgärder genomförs på det kommunala vägnätet i kommun C utan att kommun C får någon större nytta. Då blir det kommun C som har kostnadsansvaret och den som kan söka medfinansiering från länsplanen. Detta har vi exempel på i Stockholms län.

Komplicerade finansierings- och förhandlingsprocesser riskerar att samhälls-ekonomiskt lönsamma åtgärder helt uteblir. Dit hör inte minst investeringar i framkomlighetsåtgärder för effektiv busstrafik. Södertörns kommunerna ställer sig därför positiva till att *utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna* har utpekats som brist.

Nyttja transportsystemet och den infrastruktur vi har effektivt

Södertörns kommunerna anser vidare att det är viktigt att vårda och arbeta för att effektivare använda den infrastruktur som finns idag. Befintlig infrastruktur behöver användas mer effektivt samtidigt som satsningar på ny infrastruktur behövs för att stärka tillgängligheten och bidra till effektiva transportlösningar på systemnivå. Det är därför positivt att 17 miljarder finns avsatta för trimning/tillgänglighetsåtgärder i planförslaget.

För Södertörns kommunerna:**Ebba Östlin**

Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

Meeri Wasberg

Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Daniel Dronjak

Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Gunilla Lindstedt

Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

Harry Bouveng

Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Lennart Kalderén

Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Boel Godner

Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Anita Mattsson

Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö