

Samhällsbyggnadskontoret

Stab

Näringsdepartementet

**Datum**

2017-09-15

**Diarienummer**

SBN-2017-01762/ TN-2017-00724 /KS 17/273

**Ärende**

Remiss: Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018- 2029

## **Remissvar: Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029**

Södertälje kommun besvarar denna remiss förutom med detta remissvar även ett med remissvar inom ramen för Södertörnsamarbetet.

Södertälje kommun har konstaterat att summan avdelad till namngivna investeringar i Stockholmsregionen är lägre jämfört med föregående plan. Med tanke på den stora tillväxt och befolkningsökning som sker i regionen är det anmärkningsvärt. Att inte ens samhällskritiska investeringar som en ny passage över Södertälje kanal ryms i Trafikverkets förslag till nationell plan tyder på en bristande förståelse av behoven och bristerna i transportsystemet i Stockholmsregionen. Södertälje kommun kräver att förslaget omarbetas så att nödvändiga medel tillförs Stockholmsregionen för att kunna finansiera objekt som är nödvändiga för att inte äventyra regionens och landets framtida tillväxt.

### **Södertälje kommuns önskemål på objekt som ska vara helt finansierade i nationell plan**

#### **Ny passage av Södertälje kanal**

Södertälje kommun kräver att Trafikverket tar sitt ansvar och åtgärdar den uppenbara sårbarhet som råder med dagens morvägsbroar över Södertälje kanal. De åtgärder som Trafikverket föreslår är endast utbyte av befintliga broar som ger förbättrad kapacitet genom en utökning av antalet filer men inte hanterar den sårbarhet som endast en passage medför.

Brohaveriet 2016 inträffade i huvudsak under semesterperioden med betydligt lägre trafik än övriga tider på året, trots det blev de samhällsekonomiska kostnaderna betydande och konsekvenserna främst för den lokala trafiken i Södertälje katastrofala.

Under ombyggnadstiden för den ombyggnad som Trafikverket föreslår kommer kapaciteten vara densamma som under brohaveriet sommaren 2016, men under betydligt längre tid. Denna lösning ger oacceptabla konsekvenser för såväl näringsliv som boende i regionen. Särskilt svårt blir det lokalt i Södertälje då den lösning som tillämpades vid brohaveriet var att prioritera den genomgående trafiken på europavägarna på den lokala trafikens bekostnad.

Diarienummer  
SBN-2017-01762

Södertälje kommun har genomfört en utredning av hur denna nya passage kan genomföras som minskar sårbarheten och ökar kapaciteten för såväl den nationella, regionala som lokala trafiken till en mycket rimlig kostnad. Södertälje kommun tillsammans med stöd av Södertörnskommunerna kräver att en dialog genomförs om hur denna nya passage av kanalen ska genomföras.

## Ostlänken

Fem kommuner och tre regioner ingår i det mycket expansiva Ostlänksstråket med kontinuerlig befolkningstillväxt, omfattande bostadsbyggande samt med stora privata och offentliga investeringar. Kommunerna och regionerna kan redan idag notera tidiga Ostlänkseffekter, framförallt i form av intresse och förväntan från privata aktörer.

Det är mycket positivt att Ostlänken finns med som ett namngivet objekt i förslaget till Nationell plan och att anslaget till banan ökar jämfört med gällande plan. Därmed kan pågående planeringsarbete slutföras och successiv utbyggnad kan påbörjas. Tyvärr avsätter inte planförslaget tillräckliga medel för att Ostlänken ska kunna tas i drift under planperioden och förslaget saknar dessutom ett specificerat färdigställandeår.

Tidsförskjutningen innebär visserligen en lägre belastning på statsbudgeten, men den innebär också att de positiva effekterna av Ostlänken förskjuts framåt i tiden. Detta blir särskilt tydligt när en så angelägen och nödvändig förstärkning av järnvägssystemets kapacitet, robusthet och punktlighet senareläggs. Följden blir att utveckling och regionförstoring hämmas i Stockholm/Mälardalen. På ett lokalt plan får tidsförskjutningen negativ inverkan på bostadsbyggandet och på samhällets möjligheter att tillgodogöra sig övriga nyttor, som följer i Ostlänkens spår. Sådana nyttor har bland annat identifierats under Sverigeförhandlingens arbete.

För att säkerställa nyttorna av de stora investeringar staten, regionerna, kommunerna och det privata näringslivet planerar, måste Ostlänkens utbyggnad ske samlat och i ett högre tempo än vad som anges i Trafikverkets förslag. Annars riskerar många följdinvesteringar att utebli.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att optimera anläggningen så att nyttorna uppstår på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Samtidigt måste ett systemperspektiv och trafikslagsövergripande synsätt prägla arbetet. Detta innebär bland annat att knutpunkter ska utformas i städernas centrala delar för snabba byten mellan lokal, regional och nationell kollektivtrafik. Gång- och cykeltrafik ska prioriteras i städerna och attraktiva kopplingar till flyg ska säkerställas för att förbättra den nationella och den internationella tillgängligheten i hela Stockholm/Mälardalen. Det innebär även att Ostlänken måste utvecklas i samverkan med andra satsningar i nationell plan, men även med regionala planer så att investeringar görs utifrån ett helhetsperspektiv.

Trafikverkets förslag att dimensionera höghastighetsjärnvägen för 250 km/h är acceptabelt ur ett kapacitets- och regionförstöringsperspektiv längs Ostlänken. Ur ett nationellt och långsiktigt perspektiv för hela det nya järnvägssystemet, är det dock viktigt att uppnå tillräckligt korta restider såväl mellan ändpunkterna som mellan städer och regioner med större inbördes avstånd. För Stockholm, Sörmland och Östergötland blir inte integreringen med Göteborg och Malmö tillräckligt bra med 250 km/h. Även restiderna till och från Jönköping och Borås blir för långa för att verklig regionintegrering ska kunna ske.

## Mindre investeringar eller åtgärdsvalsstudier som Södertälje kommun vill se genomförda tidigt i planperioden

### Utredning : Järnvägssträckan Järna - Stockholm

Södertälje kommun vill lyfta behovet av att kapaciteten på järnvägssträckan från Järna in mot Stockholm utreds utifrån ett perspektiv där såväl det nationella som det regionala resandets behov beaktas. De spåralternativ som utrett inom ramen för genomförd järnvägsutredning ger inga regionala nyttor. Dessa spåralternativ utgår från att de nya spåren ska trafikeras av höghastighetståg. Södertälje kommun anser att Grödingebanan är ett fullgott alternativ för höghastighetståg samtidigt som medlen för en ny järnväg in mot Stockholm kan ge större nyttor om de används för en ny regionaljärnväg som knyter ihop de stora kommunerna på Södertörn.

Södertälje kommun kräver att ett utredningsalternativ/åtgärdsvalsstudie arbetas fram under planperiodens första fyra år som även hanterar behoven av ökat regionalt resande och arbetspendlande i södra stockholmsregionen. Det är de regionala resorna som ökat mest de senaste åren och alla prognoser visar på att det kommer att fortsätta. Att då inte beakta detta behov och inte se de stora regionala nyttor och ökande bostadsbyggande som en ny regionaljärnväg skulle kunna medföra är olyckligt.

### Åtgärdsvalsstudie "logistik Almnäs" (tre behov för bättre regional godshantering)

#### 1. Förbättrad järnvägsanslutning i Södertälje hamn

I förslaget till nationell plan ingår en utbyggnad av farleden in till Södertälje vilket är nödvändigt, men att i denna satsning inte inkludera hur godset ska kunna transporteras från Södertälje hamn vidare på järnväg ger inte full utdelning av investeringen. Södertälje hamn har ett strategiskt läge för att hantera gods till/från Sverige som ska vidaretransporteras på järnväg. Hamnen ligger i järnvägens absoluta närhet men elektrifierad järnvägsanslutning saknas. Avsaknaden av en elektrifierad järnvägsanslutning i Södertälje hamn, totalt en sträcka på ca 400 meter, försvårar omställningen till klimatsmarta transporter. Detta visar på en bristande förståelse för transportsystemets funktion och krav. Denna mycket begränsade brist i en länk i transportkedjan medför att en stor del av transportererna istället tvingas ske på lastbil.

Södertälje kommun anser att en fungerande järnvägsanslutning från Södertälje hamn till Västra stambanan kraftigt skulle förbättra möjligheterna till omlastning från sjöfart till järnväg och därigenom avlasta vägtrafiken främst på E4 och E20. Överflyttning till sjöfart och därefter fortsatt transport på järnväg ger stora bidrag till omställningen till klimatsmarta transporter.

För att kunna genomföra denna investering kräver Södertälje kommun att åtgärdsvalsstudien "Logistik Almnäs" startas upp som inkluderar behoven av att knyta ihop sjöfart, järnväg och väg i området mellan Hamnen/E4/E20 och logistikområdet Almnäs.

#### 2. Triangelspår mellan Västra stambanan och Svealandsbanan

Utvecklingen av godsförsörjningen i Stockholmsregionen kräver fungerande järnvägsanslutningar till de stora industriområdena i regionen. Triangelspåret avser att möjliggöra järnvägstransporter till regionens största logistikcenter i Almnäs/Mörby med 1000 hektar mark för verksamhetsändamål. I dagsläget sker merparten av trafiken till området med

Diarienummer  
SBN-2017-01762

lastbil. Triangelspåret är en mindre åtgärd som kan leda till betydande framtida överflyttning av gods till järnväg.

### **3. Tvetaleden och trafikplats Hovsjö**

Möjligheterna att ansluta till regionens största logistikcenter i Almnäs/Mörby söderifrån är begränsade. I åtgärdsvalsstudien bör detta behov beaktas genom utvecklade vägförbindelser från E4. Dessutom bör det studeras hur möjligheterna att nå Scantias arbetsplatser och nya stora fabriksområden kan förbättras så att dagens kösituationer kan undvikas.



Boel Godner

Kommunstyrelsens ordförande

Handläggare:

Mats Johannesson

Samhällsbyggnadsstrateg