

Södertörns gemensamt svar på förslag till nationell transportplan 2018-2029

1. Sammanfattning

Södertörns gemensamma prioriterade objekt sammanfattas i tabellen nedan:

Södertörns kommunerna anser att

- Mer medel ska prioriteras till Stockholmsregionen mot bakgrund av den befolkningstillväxt som sker och regionens roll som landets ekonomiska motor.
- Tidigare fattade överenskommelser och åtaganden i åtgärdsvalsstudier måste hållas för att säkerställa genomförandet av den planering som görs i kommunerna och som kommuniceras till omvärlden.
- Tvärförbindelse Södertörn ska finansieras och måste genomföras enligt hittills gällande tidplan.
- Sårbarheten med motorvägsbroarna över Södertälje kanal ska åtgärdas.
- Statens myndigheter måste samordna sig för att inte förhindra arbetet med att möta den efterfrågan på bostäder som finns och som avtalats om.

Objektet i **fet stil** är det enda som är helt finansierat i förslaget till nationell plan, dock är det förskjutet i tid.

<i>Större investeringar</i>	<i>Mindre investeringar/ trimningsinsatser</i>	<i>Utredningar</i>
Tvärförbindelse Södertörn Resecentrum Flemingsberg Nynäsbanan-dubbelspår samt triangelspår i Älvsjö Ny motorvägs passage av Södertälje kanal Svealandsbanan-dubbelspår	Triangelspår mellan Västra stambanan/ Svealandsbanan E4/E20-Fler körfält vid Hallunda Förbättrad järnvägsans- lutning i Södertälje hamn	Regionaljärnväg Södertörn Infart mot Stockholm/Väg 73

2. Inledning

Regeringen beslutade den 23 mars 2017 om direktiv till åtgärdsplanering. Det innebär att Trafikverket fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2018-2029. Trafikverket föreslår hur dessa medel ska fördelas på åtgärder för utveckling och vidmakthållande av transportinfrastrukturen i ett förslag till nationell transportplan. Parallellt ska länsplaneupprättarna ta fram förslag på trafikslagsövergripande länsplaner för regional infrastruktur.

Trafikverket har nu tagit fram ett förslag till nationell transportplan 2018-2029 och Näringsdepartementet önskar få in synpunkter senast 30 november 2017.

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram och sitt mångåriga samarbete, tagit fram detta gemensamma remissvar. Kommunerna lämnar också vid behov egna kompletterande synpunkter.

3. Södertörnskommunerna

Södertörns tillväxt bygger på en gemensam vision

Södertörnskommunerna driver ett mångårigt utvecklingsarbete tillsammans och arbetar utifrån en gemensam vision:

”Kommunerna på Södertörn är en attraktiv del av Stockholm-Mälarenregionen, med en halv miljon invånare, som med tillväxt, mångfald och handlingskraft skapar livskvalitet och en långsiktig hållbar utveckling”

Södertörnskommunerna växer starkt med fler bostäder och medborgare, fler företag och fler jobb. Södertörnskommunerna planerar och arbetar sedan länge i linje med den regionala utvecklingsplaneringen och har en uttalad ambition att ställa om energianvändningen bort från fossila bränslen. En viktig del är utveckling och utbyggnad av de fyra regionala stadskärnorna – Södertälje, Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen och Haninge stad i en regional struktur. Dessa spelar en viktig roll i huvudstadsregionen.

Utbyggnaden av de regionala stadskärnorna stärker möjligheterna till en sammanhållen och hållbar region. Med ett ökat utbud av bostäder, arbetsplatser och utbildning i de fyra stadskärnorna ökar möjligheterna till en integrerad bostads- och arbetsmarknad. Utrymme och möjligheter skapas då också för de funktioner som bör finnas i den centrala delen av huvudstaden. En sådan utveckling stärker hela regionens konkurrenskraft och bidrar till att skapa en regional balans.

Tillgänglighet och framkomlighet är avgörande för att binda ihop regionen och nå de regionala stadskärnorna. Flera målpunkter och tvärförbindelser i regionen skapar ett robustare transportsystem som bättre tål störningar. Med utvecklade regionala stadskärnor på Södertörn blir trafikströmmarna i regionen bättre fördelade och kapaciteten i transportsystemet blir bättre utnyttjad. De faktiska restiderna kan minska och tillgängligheten till viktiga målpunkter blir bättre.

Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna knyts samman med attraktiv spårtrafik. I avvaktan på det bör stombusstrafik skapas mellan stadskärnorna.

Att utveckla och stärka de regionala stadskärnorna med bostäder, arbetsplatser, utbildning, service och annat utbud - tillsammans med utbyggnad av infrastruktur för gång, cykel, kollektivtrafik och vägtrafik - är långsiktiga processer som kräver uthållighet och samarbete kring en gemensam vision.

Södertörns utveckling

Bostadsbyggandet håller hög takt och Södertörns kommunernas sedan länge uttalade ambition är att skapa förutsättningar för minst 100 000 bostäder till 2030.

Södertörn har nu en snabbare företagstillväxt än Stockholms län i sin helhet. Antalet företag och anställda på Södertörn växer också snabbare och mer än vart tredje företag på Södertörn är en snabbväxare. Industri- och logistikområdet Almnäs/Mörby (Stockholm Syd) fortsätter att utvecklas kraftfullt med 40 nya företag lokaliserade till området i Nykvarn/Södertälje. Beslutet om utbyggnaden av Norviks hamn kommer också att ha en positiv inverkan på utveckling och tillväxt på Södertörn.

Med ett ökat företagande och fler arbetsplatser på Södertörn ökar möjligheten till sammanhållning och social hållbarhet i regionen med ett större utbud av arbetsplatser och kompetens. Liksom för bostäder kräver ett ökat företagande och fler arbetsplatser en förbättrad tillgänglighet och framkomlighet till olika målpunkter i regionen. En utbyggd infrastruktur som medger förbättrad kollektivtrafik på spår och väg är en förutsättning för att även bryta segregation och utanförskap samt förbättra matchningen på arbetsmarknaden.

Förutsättningarna är goda för ett ökat bostadsbyggande och näringslivstillväxt på Södertörn både på kort och lång sikt men det kräver fullföljda insatser för förbättrad tillgänglighet och framkomlighet både mellan de regionala stadskärnorna och in till regioncentrum. Kapacitetsförstärkningar krävs för såväl kollektivtrafik, vägtrafik som för de regionala cykelstråken. Södertörns kommunerna ser att det är grundläggande för den utveckling som pågår att planerade strukturer blir genomförda – att gemensamma regionala kontrakt som slutits också hålls.

En växande storstadsregion innebär större godsflöden och behov av en effektiv varudistribution. Södertörns kommunernas gemensamma satsning på samordnad

TYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJE
RTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDE
EMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSAL
AMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSH
TYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJE
RTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDE
EMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSAL
AMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSH

varudistribution har lett till effektiviseringar och klimatvinster men det krävs ytterligare satsningar i form av smarta tjänster och nytänkande för att möta behoven i samband med att e-handeln växer och digitaliseringen ökar. Fördelningen av godsflödena kommer att förändras genom etableringen av Norvik. För att kunna hantera godsflödena krävs ett proaktivt arbete för att kunna hantera detta med olika transportslag.

En robust trafikinfrastruktur som klarar av att försörja en växande region

Trafikinfrastrukturen på Södertörn är mycket sårbar, vilket har visat sig vid flera tillfällen, bland annat vid olyckan på motorvägsbron över Södertälje kanal sommaren 2016. I detta remissvar lyfter kommunerna från Södertörn flera åtgärder som ökar kapaciteten samtidigt som de minskar sårbarheten på Södertörn, vilket är en förutsättning för att den tillväxt vi ser i Stockholmsregionen ska fortsätta. Digitaliseringen kan genom förbättrade tjänster inom transportsektorn bidra till att människor kan göra smarta val före och under sin resa. Bra trafikinformation- och reseplaneringstjänster bidrar till att avlasta och effektivisera transportsystemet.

4. Södertörns egna prioriteringsgrunder

Södertörnskommunerna ser gemensamma behov preciserade i fem punkter:

1. Strukturerande kollektivtrafiksatsningar mellan de regionala stadskärnorna samt in mot regioncentrum.
2. Storregional tillgänglighet och förbättrad internationell uppkoppling (med kollektivtrafik)
3. Bättre möjligheter att arbets- och studiependla med cykel
4. Ökad tillgänglighet och framkomlighet för gods samt överflyttning till järnväg och sjöfart
5. Förbättrad vägkapacitet inklusive trafiksäkerhetshöjande åtgärder

I tabellen nedan redovisas Södertörnskommunernas prioriterade åtgärder och hur dessa kopplas till fem prioriteringsgrunderna.

Södertörnskommunernas prioriterade åtgärder	1	2	3	4	5
Tvärförbindelse Södertörn	x	x	x	x	x
Flemingsberg resecentrum	x	x	x		
Nynäsbanan-dubbelspår samt triangelspår i Älvsjö	x	x		x	
Ny motorvägs passage av Södertälje kanal		x		x	x
Svealandsbanan-dubbelspår		x		x	
Triangelspår mellan Västra stambanan/Svealandsbanan				x	
E4/E20- Fler körfält vid Hallunda					x
Förbättrad järnvägsanslutning i Södertälje hamn		x		x	
Regionaljärnväg Södertörn	x	x			
Infart mot Stockholm-väg 73	x			x	x

5. Regeringens direktiv

Regeringen har pekat ut ett antal prioriterade utmaningar i direktivet till åtgärdsplaneringen. I tabellen nedan redovisas hur väl Södertörnskommunernas prioriterade åtgärder svarar upp mot dessa.

- A. Klimatet - Bidra till ett förbättrat klimat
- B. Bostäder - Skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande
- C. Näringslivet - Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter
- D. Sysselsättningen - Påverka sysselsättningen
- E. Digitaliseringen - Ta hänsyn till digitaliseringens möjligheter
- F. Ett inkluderande samhälle - Bidra till social hållbarhet

Södertörnskommunernas prioriterade åtgärder	A	B	C	D	E	F
Tvärförbindelse Södertörn		X	X	X	X	X
Flemingsberg resecentrum	X	X	X	X	X	X
Nynäsbanan-dubbelspår samt triangelspår i Älvsjö	X		X		X	X
Ny motorvägspassage över Södertäljekanal			X	X	X	
Svealandsbanan-dubbelspår	X		X	X		
Triangelspår mellan Västra stambanan/Svealandsbanan	X		X	X		
E4/420 Fler körfält vid Hallunda			X	X	X	
Förbättrad järnvägsanslutning i Södertälje hamn	X	X	X	X		
Regionaljärnväg Södertörn	X		X	X		X
Infart mot Stockholm-väg 73	X			X	X	

6. Större investeringar

Tvärförbindelse Södertörn (väg)

Tvärförbindelse Södertörn har i förslaget till nationell plan tilldelats finansiering sent i planperioden till ca hälften av den bedömda kostnaden.

Tvärförbindelse Södertörn är den slutliga länken för att färdigställa den yttre ringen kring Stockholm, där Norrortsleden byggts och byggnationen av Förbifarten pågår. Södertörnskommunerna anser att det är helt oacceptabelt att investeringen förskjutits i tid och att det inte finansieras i sin helhet under planperioden. Efter flera decennier av planering av länken samt ett antal avtal för att säkra dess genomförande har staten en skuld till södra Stockholm som nu bör infrias.

Södertörnskommunerna vill kraftfullt understryka att den sedan tidigare överenskomna investeringen i en ny vägsträckning i form av tvärförbindelse Södertörn, inkluderande ett regionalt cykelstråk, är avgörande för regionens fortsatta utveckling. Det är en investering som dessutom bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam. Den kopplar ihop trafiknätet och möjliggör en kapacitetsstark kollektivtrafik längs en länk som i dag är direkt undermålig, ovanligt olycksdrabbad och där trafikchaos råder i vissa avgörande delar. De varustransporter som behövs till följd av Norvik är beroende av vägens tillkomst, tillika ett stort antal tillkommande bostäder och arbetsplatser varav vissa avtalats inom ramen för Sverigeförhandlingen. Regeringens utredare har föreslagit att bygga nya hållbara städer i Hemfosa och Segersäng, totalt på ca 20 000 nya bostäder. För dessa är tvärförbindelsen en avgörande pusselbit. Det är därför av yttersta vikt att den bedömda kostnaden får full finansiering under planperioden med planerat färdigställande 2025/2026. Investeringen behövs för att avlasta vägsystemet närmare Stockholm, men inte minst för att säkerställa kollektivtrafiken och godsets framkomlighet i samband med etableringen av Norviks hamn och klara trafiksäkerheten på en idag olycksdrabbad väg.

Finansieringen och därmed genomförandet av Tvärförbindelse Södertörn behöver säkras. De medel som nu finns med i remissen baseras på den tidigare utredda Södertörnsleden. Den avbröts 2013 av Trafikverket för en planering baserad på dagens krav, vilket medför större investeringar. Södertörnsleden hade då reglerats i genomförandeavtal och flera andra avtal med staten. Ett löfte gavs att arbetet skulle bedrivas utan dröjsmål, vilket förutsätter full finansiering i nationell plan 2018-2029

Trafikverket skriver att arbetet ska inledas, och att Trafikverket ska utreda såväl infrastrukturavgifter som möjligheterna att pröva ny innovativ och miljöanpassad teknik längs vägen. Södertörnskommunerna anser att förslaget om infrastrukturavgifter för att finansiera vägar är direkt felaktigt. Infrastrukturavgifter kommer att ha väldigt låg acceptansnivå hos medborgarna. Att enbart använda infrastrukturavgifter på en av regionens länkar riskerar att styra trafiken till än mindre önskvärda stråk. Dessutom riskeras att legitimiteten sänks för övriga

ekonomiska styrmedel, såsom trängselskatten. Ekonomiska styrmedel är enbart intressant utifrån perspektivet att styra trafiken så att användningen blir så effektiv som möjligt.

Södertörnskommunerna ser däremot mycket positivt på att utreda möjligheterna att pröva ny teknik för tung trafik och kollektivtrafik längs vägen. Vi ser Tvärförbindelse Södertörn som en unik möjlighet att pröva nya tekniska lösningar för att göra den omfördelning av godstrafik som hamnen i Norvik föranleder till mer hållbara alternativ, exempelvis genom elektrifierade godstransporter. Att samtidigt pröva nya innovativa lösningar för kollektivtrafiken för att stärka dess konkurrenskraft och attraktivitet är helt i linje med Södertörnskommunernas prioriteringar.

Resecentrum Flemingsberg (järnväg)

Genomförandet av åtgärderna kopplat till Resecentrum Flemingsberg ser Södertörnskommunerna som nödvändiga att genomföra genom samordning och samfinansiering mellan Nationell plan och Länsplan. Därför finns detta objekt med i remissvaren till båda planerna.

Varken resecentrum Flemingsberg eller någon av de funktioner som förutsätts för att åstadkomma en attraktiv bytespunkt samt regional stadskärna finns omnämnd i förslaget till nationell plan. Dessa bör minst utpekas som en namngiven framtida brist.

Syfte

Att genom en attraktiv bytespunkt med kort bytestid skapa förutsättningar för ett fungerande kollektivtrafiksystem för arbetspendlare och resenärer på Södertörn, samt att skapa förutsättningar för en attraktiv sammanhållen regional stadskärna. Åtgärden är en viktig förutsättning för att andra större investeringar som syftar till att leda till ett ökat hållbart resande i Stockholmsregionen ska ge den effekt som önskas i det enskilda projektet. Detta har lyfts både i åtgärdsvalsstudien för Tvärförbindelse Södertörn, i åtgärdsvalsstudien för väg 226, Programstudie Spårväg syd samt i förstudie Järna – Stockholm. Det är även en förutsättning för att kapacitetsförstärkning i stomlinjenät och linjenät för bussar ska få önskad effekt

Behov/brist

Flemingsberg växer som regional stadskärna och planeras för fortsatt kraftig tillväxt, vad gäller bostäder, näringsliv, utbildning, sjukvård och forskning. Funktionen som viktig bytes- och omstigningspunkt söder om Stockholm kommer ytterligare att förstärkas genom de planerade stora infrastruktursatsningarna Förbifart Stockholm, Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn. Genom att planera infrastrukturen tillsammans med den tillkommande bebyggelse som just nu sker i Flemingsberg skapas förutsättningar för en hållbar utveckling.

TYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJE
RTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDE
EMSSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSAL
AMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSH
TYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJE
RTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDE
EMSSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSAL
AMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSH

Beslutet om Spårväg syd gör att en bra bytespunkt norr om plattformarna behöver skapas mellan de olika kollektiva, kapacitetsstarka trafikslagen i syfte att få så många som möjligt att välja dessa. Dagens stationsentré är belägen söder om plattformen och har redan idag kapacitetsbrist och rymmer inte den tillkommande ökning av resenärer som prognosticeras med utvecklingen av Flemingsberg. Flemingsbergs station har idag ca 25 000 av- och påstigande resenärer. År 2030 väntas kollektivtrafikresenärerna vara ca 60 000 per dygn och år 2050 öka till mellan 85 000 och 110 000. Vid eventuell kapacitetsförstärkning för tåg Järna – Stockholm behöver möjligheterna till en omstigning vid Flemingsberg säkras.

Åtgärd

Flemingsbergs resecentrum bör pekas ut som en namngiven brist och därigenom utredas för att därefter tilldelas medel för finansiering och genomförande. Åtgärden följer Södertörns kommunernas inriktning för prioriterade funktioner och ger förutsättningar för en regional arbetsmarknad i balans. Södertörns kommunerna samarbetar gärna med Trafikverket och Trafikförvaltningen för att hitta de med effektiva åtgärderna.

För att skapa förutsättningar för en effektiv och funktionell bytespunkt mellan samtliga trafikslag i ett resecentrum krävs bland annat en nedsänkning av väg 226 och en utbyggnad av trafikplats Högsolan. Medel bör avsättas för att utreda hur denna punkt ska fungera och utvecklas för att ge övriga objekt så stor nytta som möjligt (spårväg syd/ väg 226/ Tvärförbindelse Södertörn/ trafikplats Högsolan). Annars riskeras att dessa objekt inte uppfyller sin fulla potential. Åtgärderna bör samfinansieras från både länsplan och nationell plan.

Nynäsbanan-dubbelspår samt triangelspår i Älvsjö (järnväg med koppling sjöfart)

Detta objekt ingår inte i förslaget till nationell plan. Däremot är effektanpassning för ökad godstrafik på Nynäsbanan beskrivet som brist i förslaget till Stockholms länsplan.

Södertörns kommunerna förutsätter att Nynäsbanan byggs färdigt med dubbelspår längs hela sin sträckning för att få full effekt av tidigare investeringar i utbyggnaden av dubbelspår. För Stockholmsregionens möjligheter till en hållbar utveckling är omställningen av godstransporter från lastbil till sjöfart och järnväg nödvändig. I denna omställning är dubbelspåret på Nynäsbanan central om det ökade godset som kommer att komma in i/ut ur landet via Norviks hamn ska kunna hanteras utan ökad klimatpåverkan. En förutsättning för detta är att staten ser sin roll i att skapa förutsättningar för att det gods som kommer in i våra hamnar kan transporteras vidare till slutdestination på land på ett hållbart sätt. För Norviks del betyder det tågtransporter till Nynäsbanan och vidare på Västra stambanan. Regeringens utredare

har föreslagit att bygga nya hållbara städer i Hemfosa och Segersäng. För dessa är dubbelspåret en avgörande pusselbit.

Syfte

Öka kapaciteten på järnväg för hantering av gods från Norviks hamn samt ökad kapacitet för arbetspendling. Ett dubbelspår och en anslutning västerut i Älvsjö möjliggör ökade transporter på järnväg och sjöfart. Dessutom skapas möjlighet till ökad överflyttning av både personresor och godstransporter från Rv73 vilket avlastar hårt belastade snitt in mot Stockholm. När så många ska flytta till bland annat den regionala stadskärnan Haninge och de planerade nya stadsdelarna Hemfosa och Segersäng är det viktigt att ha effektiv kollektivtrafik på plats för att etablera hållbara resvanor och minska trängseln i vägnätet. Överflyttningen från väg till järnväg och sjöfart ger stort bidrag i omställningen till klimatsmartare transporter.

Brister/behov

Enkelspår medför gles trafik mellan avgångar och risk för förseningar som fortplantar sig till pendeltågssystemets centrala delar. Dagens låga kapacitet i form av enkelspår på del av sträckan ger sämre förutsättningar för att blanda persontrafik med godstrafik, vilket framförallt försvårar möjligheten att frakta mer gods via järnväg. Avsaknad av triangelspår medför att tåg från Norviks hamn kommer behöva vända i Älvsjö för vidare transport västerut.

Åtgärd

Förlängning av dubbelspår från Hemfosa till Nynäshamn samt förbättrad anslutning av Nynäsbanan västerut i Älvsjö. Det innebär möjlighet till tätare avgångar samt utökad kapacitet för godstrafik på spår till/från Norviks hamn.

Ny motorvägspassage av Södertälje kanal (väg)

Detta objekt är inte finansierad i förslaget till nationell plan, dock finns en upprustning av befintliga broar samt trimningsinsatser för förvarning och styrning av trafiken vid olyckor med i förslaget till nationell plan.

Passagen för E4/E20 över Södertälje kanal är en av landets mest sårbara vägsträckor, sträckan är också mycket hårt trafikerad. En mycket stor del av Stockholmregionens gods försörjning sker via denna vägsträcka. Att minska sårbarheten för både gods och persontransporter är nödvändigt.

Den föreslagna åtgärden i nationell plan hanterar endast kapaciteten över broarna för den genomgående trafiken och löser inte det grundläggande behovet av att minska sårbarheten som analyser av broolyckan 2016 visat på. Om en motsvarande olycka som den som skedde 2016 inträffar vid ett annat tillfälle än under semesterperioden kommer viktiga samhällsfunktioner för Stockholmregionen att påverkas kraftigt, bland annat sjuk- och livsmedelstransporter samt försörjningen till stora delar av Stockholmregionens bostadsuppvärmning med mera.

TYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJE
RTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDE
EMSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSAL
AMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSH
TYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJE
RTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDE
EMSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSAL
AMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSH

En ny passage av kanalen krävs för att viktiga samhällsfunktioner i Stockholmsregionen inte ska kunna slås ut. Södertörnskommunerna kräver att staten tar sitt ansvar och genomför nödvändiga åtgärder för att undanröja dessa risker. Att inte hantera denna brist under planperioden är oacceptabelt.

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. Södertörnskommunerna kräver att en dialog genomförs om hur denna nya passage av kanalen ska genomföras.

Syfte

Skapa en robust lösning för passagen av Södertälje kanal med en ytterligare passage av kanalen som kan avlasta nuvarande bropassage vid incidenter och olyckor.

Brister/behov

Passagen av Södertälje kanal har inte tillräcklig kapacitet för att hantera den trafik som idag passerar på motorvägsbron. Sårbarheten med endast en passage är mycket hög. Vid incidenter som sänker framkomligheten på passagen uppstår snabbt konsekvenser såväl nationellt, regionalt i länet som lokalt i Södertälje. En ny passage, bro eller tunnel, måste skapas som kan förstärka kapaciteten i normalläge samtidigt som den minskar sårbarheten vid olyckor och incidenter.

Åtgärd

Skapa en ny passage i en ny sträckning över/under Södertälje kanal. Södertälje kommun har genomfört, och är beredd att presentera för Trafikverket, en utredning av hur en ny passage av kanalen kan utformas till en rimlig kostnad och på ett sätt som inte förhindrar Södertäljes planerade kraftiga bostadsbyggande.

Svealandsbanan-dubbelspår (järnväg)

Detta objekt ingår inte i förslaget till nationell plan. Arbetsmarknadsförstoringen i Stockholmsregionen kräver fungerande arbetspendlingsmöjligheter med tåg. Dubbelspårsutbyggnad på Svealandsbanan skulle förbättra möjligheterna att pendla både till och från Södertörn.

Syfte

Skapa bättre pendlingsmöjligheter mellan Södertörn och Södermanland.

Brister/behov

Idag är delar av Svealandsbanan enkelspåriga vilket kraftigt begränsar kapaciteten. I dagsläget prioriteras tågen för de som bor utmed banan och pendlar in mot Stockholm. Ett dubbelspår skulle öka turtätheten även i motsatt riktning vilket skulle skapa förbättrad funktion för arbetsmarknaden och ge ökade förutsättningar för godstrafik på sträckan, bl a till/från industriområdet Almnäs/Mörby.

Åtgärd

Öka kapaciteten för att kunna köra fler tåg i rusningstrafik mellan Nykvarn och Södertälje.

7. Mindre investeringar/trimningsinsatser

Triangelspår mellan Västra stambanan och Svealandsbanan (järnväg)

Detta objekt ingår inte i förslaget till nationell plan. Utvecklingen av gods försörjningen 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 lastbil. Triangelspåret är en mindre åtgärd som kan leda till betydande framtida överflyttning av gods till järnväg.

Syfte

Skapa möjlighet att transportera gods till logistikområdet Almnäs/Mörby med Järnväg söderifrån via en koppling mellan Västra stambanan och Svealandsbanan.

Brister/behov

I dagsläget är godstransporter till Almnäs/Mörby hänvisade till Svealandsbanan. En koppling till Västra stambanan skulle skapa en koppling för leveranser söderifrån till området, dessa transporter går idag på lastbil på E4 och via mindre vägar genom Järna samhälle.

Åtgärd

Komplettera Västra stambanan med en järnvägsanslutning så att gods söderifrån kan fortsätta västerut på Svealandsbanan till kombiterminal Almnäs/Mörby.

E4/E20, fler körfält vid Hallunda (väg)

Detta objekt har fått finansiering i förslaget till nationell plan men har förskjutits i tid och planeras för byggstart 2024-2029. Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn planeras för öppnande 2026 och Södertörnskommunerna anser därför att byggstarten bör samordnas med dessa projekt i syfte att åtgärderna ska uppnå sin fulla potential och minska störningstiden. I dagsläget är det tre körfält på E4/E20 från Södertälje in mot Stockholm utom en kortare sträcka genom trafikplatsen vid Alby/Hallunda vilket ger upphov till köer och förlängda restider för arbetspendlare både med kollektivtrafik, bil samt för godstransporter. Det är viktigt att det skapas ett tredje körfält i riktning norrut som i framtiden skulle kunna användas som ett

kollektivtrafikkörfält samt en förändrad trafikplats i syfte att hantera trafikflödena förbi Hallunda. En åtgärdsvalsstudie pågår för den här delen av E4/E20.

Förbättrad järnvägsanslutning i Södertälje hamn (järnväg)

Detta objekt ingår inte i förslaget till nationell plan. Att föreslå en utbyggnad av farleden in till Södertälje är mycket bra, men att i denna satsning inte inkludera hur godset ska kunna transporteras från Södertälje hamn vidare på järnväg ger inte full utdelning av investeringen. Avsaknaden av en elektrifierad järnvägsanslutning i Södertälje hamn, totalt en sträcka på 400 meter, försvårar omställningen till klimatsmarta transporter. Detta visar på en bristande förståelse för transportsystemets funktion och krav. Denna mycket begränsade brist i transportkedjan medför att transportererna istället tvingas ske på lastbil.

Syfte

En fungerande järnvägsanslutning från Södertälje hamn till Västra stambanan skulle kraftigt 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 klimatsmartere transporter

Brister/behov

I dagsläget saknas en direkt och elektrifierad anslutning från kombiterminalen i hamnen till Västra stambanan vilket försvårar omlastning mellan järnväg och sjöfart. 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. För utveckling av sjöfarten behöver järnvägen kopplas direkt mellan hamnen och västra stambanan och dessutom elektrifieras.

Åtgärd

Bygg en elektrifierad direktanslutning mellan hamnens kombiterminal och Västra stambanan, en total längd av ca 400 meter. Södertörnskommunerna anser att den planerade åtgärdsvalsstudien logistik Almnäs startas upp.

8. Utredningar som bör påbörjas tidigt i planperioden

Regionaljärnväg Södertörn (järnväg)

Bristen är utpekad i förslaget till nationell plan, men ingen åtgärd för att hantera bristen föreslås. Då Ostlänken byggs färdig kommer kapacitetsbrist uppstå från Järna in mot Stockholm. Södertörnskommunerna anser att denna kapacitetsbrist bäst

hanteras genom en ny järnväg som kan förbättra pendlingsmöjligheterna med tåg på Södertörn. Utredningsmedel bör säkras så att en utredning/åtgärdsvalsstudie kan slutföras inför nästa åtgärdsplanering.

Syfte

En ny regionaljärnväg skapar förutsättningar för storregional uppkoppling samtidigt som kapacitet skapas för snabba pendeltåg på Södertörn. En regionaljärnväg som trafikeras med snabba pendel- och regionaltåg stärker ytterligare den kraftiga tillväxten i regionen samtidigt som det leder till ytterligare förstärkt bostadsbyggande.

Brister/behov

När Ostlänken färdigställts kommer det uppstå kapacitetsbrist från Järna in mot Stockholm. Två ytterligare järnvägsspår är nödvändiga och Södertörnskommunerna kräver att dessa spår byggs så att pendlingsmöjligheterna till/från/inom Södertörn med järnväg förstärks. Med ny regionaljärnväg förstärks den storregionala tillgängligheten för hela området från Östergötland upp mot Arlanda/Uppsala.

Åtgärd

Genomför en utredning hur kapacitetsbristen från Järna in till Stockholm kan lösas så att de regionala behoven av ökade arbetspendlingsmöjligheter hanteras på bästa sätt.

Infart mot Stockholm/väg 73

I förslaget till nationell plan ingår inga åtgärder kopplade till väg 73.

Syfte

Förbättra framkomlighet och funktionalitet på Rv73 som är ett av huvudstråken i Stockholmsregionens transportsystem

Behov/Brist

Idag är framkomligheten nedsatt och trafikverkets prognoser visar att problemen kvarstår för år 2030/2040. Det är särskilt framkomlighet för busstrafiken som drabbas och orsakar långa restider och samhällsekonomiska kostnader i form av förlorad arbetstid för de resenärer som sitter på bussarna. Räddningstjänst och ambulanstransporter till Södersjukhuset drabbas också av fördröjningar.

Åtgärd

Södertörnskommunerna anser att det är angeläget att den åtgärdsvalsstudie som planeras för väg 73 startas omgående och att medel avsatts för denna utredning. Ett helhetsgrepp behöver tas för hela väg 73 som resulterar i ställningstagande på kort respektive lång sikt kring vägens utformning, dess användning samt koppling till planerad bebyggelse.

9. Övriga synpunkter

Södertörnskommunerna ser det som en förutsättning att tidigare fattade överenskommelser hålls för att kunna ha ett uthålligt genomförande av planeringen i kommunerna och kommunicera tydliga styr- och marknadssignaler till aktörer i omvärlden. En stor del av det kraftiga åtagande vi Södertörnskommuner gjort kring bostadsbyggande och ökade arbetstillfällen utgår från att gjorda överenskommelser kring kommande infrastrukturutbyggnader gäller. Vi förutsätter att Tvärförbindelsen Södertörn fullföljs så att den kan börja trafikeras 2025/2026 med full finansiering samt att Ostlänken genomförs enligt tidigare beslut som första etappen av framtidens höghastighetsjärnväg dimensionerat för 320 km/h. Att ensidigt ändra förutsättningarna som beslutats när det gäller finansiering och standard är inte acceptabelt.

Södertörnskommunerna anser att mer medel ska prioriteras till Stockholmsregionen mot bakgrund av den befolkningstillväxt som sker och regionens roll som landets ekonomiska motor med en fjärdedel av landets arbetsmarknad. Stockholms läns andel av de namngivna investeringarna har sjunkit med 15 % sedan föregående planperiod, motsvarande ca sex miljarder kronor. Dessutom har det ekonomiska utrymmet för Stockholms länsplan ökat mindre än genomsnittet jämfört med de 21 övriga länsplanerna. Det visar på en total oförståelse för de brister och behov som finns i Stockholmsregionen.

Södertörnskommunerna ser ett stort behov av att statens myndigheter samordnas bättre. Kommunerna har åtagit sig att möjliggöra för ett stort antal bostäder som också efterfrågas av staten. Denna utveckling av regionen behöver tydligare stötta upp av statens alla myndigheter, bland annat genom att utlovade infrastruktursatsningar blir av.

Förslaget till nationell plan saknar ett övergripande systemtänk. Södertörnskommunerna efterfrågar en större förståelse för hur de olika objekten bidrar till transportsystemets funktion. Ett exempel är att de objekt som krävs för att hantera att Stockholmsregionens samlade containertrafik flyttas till Norviks hamn måste hanteras samlat så att godsöverflyttningen till sjöfart blir möjlig utan att trafiksystemet kollapsar. Ett annat exempel är att E4/E20 fler körfält förbi Hallunda är inplanerad efter Förbifartens invigning, vilket kommer leda till kapacitetsbrist redan vid öppning samt en förlängd störningstid.

Södertörnskommunerna ser positivt på att satsningar sker på upprustning av tunnlar med mera på Västra stambanan och Grödingebanan för att minska problemen med störningar i tågtrafiken.

Regeringen har uppmanat Trafikverket att föreslå lämpliga objekt om den ekonomiska ramen skulle utökas med 10 procent. Vi Södertörnskommuner förväntar oss utökade finansieringsramar att använda till att finansiera objekt som ligger i plan

TYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJE
RTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDE
EMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSAL
AMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSH
TYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJE
RTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDE
EMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSAL
AMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSH

utan full finansiering, såsom Tvärförbindelse Södertörn och ny motorvägspassage av Södertälje kanal innan man lyfter in nya objekt.

För Södertörnskommunerna:

Ebba Östlin
Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

Meeri Wasberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Daniel Dronjak
Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Bob Wållberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

Patrik Iestad
Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Lennart Kalderén
Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Boel Godner
Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Fredrik Saweståhl
Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö