

2013-09-01

Näringsdepartementet

Länsstyrelsen

Södertörnskommunernas synpunkter på transportsystemets utveckling 2014-2025

På regeringens uppdrag har Trafikverket tagit fram ett förslag till Nationell plan för trafiksystemet och Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram ett förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur. Båda förslagen gäller åren 2014-2025. Kommunerna har nu möjlighet att lämna sina synpunkter.

Södertörnskommunerna har samarbetat i föregående steg i planeringsprocessen och detta remissyttrande ligger i linje med tidigare skriftliga yttranden och muntliga presentationer.

Södertörnskommunerna har höga ambitioner

Södertörn: en halv miljon människor och fyra regionala stadskärnor

Södertörnskommunerna med drygt 450 000 invånare är viktiga aktörer i förverkligandet av Stockholmsregionens utvecklingsplan, RUFSS 2010. Södertörnskommunerna arbetar för att skapa nya, attraktiva stadsmiljöer där fyra regionala stadskärnor, Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen, Haninge och Södertälje, bidrar till att stärka och utveckla södra Stockholmsregionen. Södertörns befolkningsutveckling är kraftig. De åtta kommunerna på Södertörn hade 2012 sammanlagt en högre befolkningstillväxt i absoluta tal än följande åtta län hade tillsammans: Västmanland, Örebro, Kronoberg, Jönköping, Västerbotten, Norrbotten, Värmland och Kalmar.

Södertörn satsar på ökad tillväxt

Vi har i enlighet med RUFSS 2010 viktiga näringslivssatsningar framför oss och en stor del av kommande exploateringar kan ske genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen. Kommer prioriterade infrastrukturens satsningar på plats ligger vårt åtagande fast att skapa förutsättningar för 65 000 bostäder och 110 000 arbetstillfällen under perioden fram till år 2030.

Vår vision, våra mål och våra strategier avspeglas i RUFSS 2010

Infrastruktur och trafik har inget egenvärde utan är medel för att uppnå övergripande visioner och mål för samhällets utveckling. Vår vision, våra mål och våra strategier för hur Stockholmsregionen inklusive Södertörn ska utvecklas avspeglas i RUFSS 2010. Södertörnskommunerna planerar i enlighet med RUFSS 2010 för en utbyggnad av de fyra regionala stadskärnorna med fler arbetsplatser, fler bostäder och förbättrade möjligheter till utbildning - vilket i sin tur möjliggör en avlastning av Stockholms innerstad. Nya målpunkter och tvärförbindelser skapar också ett robustare system som bättre tål störningar.

Södertörnskommunernas övergripande synpunkter

Genomför regionens överenskommelser

För att uppnå en hållbar och balanserad tillväxt i hela Stockholmsregionen behövs det strategiska infrastruktur- och trafiksatsningar, inte bara i områden där utveckling redan sker, utan framförallt i områden med uttalad potential, det vill säga i enlighet med RUFSS 2010. Inriktningen och prioritetsordningen i redan beslutade RUFSS 2010, i Stockholmsöverenskommelsen och i Länsplanen 2010-2021 måste därför vara utgångspunkten för kommande investeringsplaner. Vi ser det som positivt att detta också är tydligt uttryckt i både förslaget till Länsplan och i förslaget till Nationell plan.

Planförslaget innebär svårigheter att uppnå målbilden för RUFSS 2010

Inom Stockholmsregionen pågår flera olika planeringsinsatser som bygger på RUFSS 2010:s vision, mål och strategier. Intensiva arbeten pågår för att till exempel planera för regionala stadskärnor, ofta i ett nära samarbete mellan kommuner med koppling till respektive stadskärna, men också i samarbete med byggföretag, Landstinget och andra regionala aktörer. Ändras inriktningen och prioritetsordningen för infrastrukturens utveckling ändras också förutsättningarna för kommunernas utvecklingsplanering. Förändrade inriktningar i infrastrukturplaneringen innebär också nya marknadssignaler som direkt påverkar kommersiella aktörernas ageranden. Sammantaget påverkas därmed också förutsättningarna att nå målbilden i RUFSS.

Södertörnsledens försening påverkar regionens utveckling

För Södertörnskommunerna är förseningen av Södertörnsledens genomförande en förändring som får sådana konsekvenser – även om detta inte är en effekt av infrastrukturplaneringen utan ett resultat av andra tillkortakommanden.

De förändrade förutsättningarna för genomförande av Tvärförbindelse Södertörn (Södertörnsleden/Masmolänken) riskerar att påverka Södertörnskommunernas förutsättningar att utveckla de regionala stadskärnorna liksom våra mål för bostadsbyggande och plats för företagande och nya arbetsplatser. Förseningen kommer att medföra ytterligare ökad trängsel på vägnätet och sämre framkomlighet för kollektivtrafiken. Det är

därför av yttersta vikt att planering av Tvärförbindelse Södertörn ges högsta prioritering tidsmässigt i den nationella planen och full finansiering av åtgärder med bättre funktion och större hänsynstagande än vad den av staten förkastade Södertörnsleden innebär.

Vi förutsätter också att länsplaneförslaget innebär att det finns både ekonomiskt utrymme och vilja att förbättra tvärförbindelserna på Södertörn. Därmed kan Södertörnskommunerna bidra med utvecklingskraft under tiden fram till dess den större investering som föreslås i den nationella planen är på plats.

Södertörnskommunernas synpunkter på investeringsobjekten i planförslagen

Vi har i tidigare yttranden redovisat behov och brister i transportinfrastrukturen på Södertörn och pekat ut nödvändiga utvecklingsinsatser. Vi bedömer att förslagen i planerna ligger i linje med Södertörnskommunernas gemensamma viljeinriktning. Men vi konstaterar också att insatserna inte heller under den här planeringsperioden är tillräckliga. Investeringsmedlen räcker inte för att klara de behov vi ser för att nå målbilden RUFSS 2010 eller för att klara våra egna åtaganden om 65 000 nya bostäder och 110 000 nya arbetstillfällen.

Investeringsramarna till Stockholmsregionen är begränsade. Vi är nu inställda på att utifrån förslagen från 2013 års Stockholmsförhandling diskutera trängselskattens utformning och omfattning i förhandlingsprocessen - både huvudfunktionen som styrmedel och bieffekten som finansieringskälla för infrastrukturutveckling.

Södertörnskommunerna har samtidigt en gemensam klar och tydlig uppfattning: Den starka befolkningstillväxten i Stockholmsregionen kräver ytterligare statliga investeringsmedel till infrastruktur! För att Stockholmsregionen ska fortsätta att vara attraktiv för både ett växande näringsliv och fler medborgare så är det nödvändigt att staten ökar sin ekonomiska insats så att ramen för infrastrukturinvesteringar ökar kraftigt, utöver vad trängselskatter och kommunal medfinansiering tillför.

Vi kommenterar i det följande planförslagen på motsvarande sätt som vi tidigare redovisat behov och brister.

Strukturerande kollektivtrafiksatsningar mellan de regionala stadskärnorna

- Spårväg syd för en spårutbyggnad mellan regionala stadskärnorna Flemingsberg-Skärholmen/Kungens Kurva och vidare mot Älvsjö
- Fullföljande av pendeltågets dubbelspår ända fram till den regionala stadskärnan Södertälje centrum inklusive stationsombyggnad
- Dubbelspår Tungelsta-Hemfosa-Nynäshamn

Här ligger förslagen i länsplanen i linje med Södertörns kommunernas viljeinriktning. Men Spårväg Syd ligger sent i planeringsperioden och med ett för litet belopp för att klara en första etapp med spårutbyggnad. Vi ser härutöver framtida förlängningar till såväl Haninge, Tyresö som Botkyrka som viktiga satsningar. Spårsatsningarna på Nynäsbanan omfattar bara etappen Tungelsta-Hemfosa. Vi noterar att planförslaget redovisar samma uppfattning som Södertörns kommunerna har - att det krävs dubbelspår på hela sträckan till Nynäshamn – men vi vill se hela sträckan finansierad som i nuvarande länsplan.

Förbättrad storregional tillgänglighet med kollektivtrafik

- Snabba och bekväma förbindelser till bl.a. Arlanda och Skavsta med införandet av en regionpendel
- Ökad kapacitet på Svealandsbanan
- Genomförande av Ostlänken

Här ligger också förslagen i nationella planen och i länsplanen i linje med Södertörns kommunernas viljeinriktning, även om Svealandsbanan bara förstärks på delen Eskilstuna-Strängnäs. Här vill vi också framhålla att den nya Arlandapendeln är en lyckad satsning för oss. Södertörns kommunerna vill dock se en utökning till hela trafikdygnet på sträckan till Tumba och vidare till Södertälje.

Bättre möjligheter att arbets- och studiependla med cykel

- Utbyggnad av de regionala cykelstråken måste fullföljas, och inom och mellan närbelägna regionala stadskärnor ska det finnas möjlighet till arbets- och studiependling med cykel.

Länsplanen ger bra förutsättningar för cykelsatsningar på Södertörn. Vi förutsätter att den pågående processen kring finansieringsfrågorna för den regionala cykelplanens genomförande resulterar i en bra ram för samordning av de gemensamma insatser som staten och kommunerna behöver genomföra. Det är bra att också den nationella planen lyfter potentialen med cykel – finansieringen av cykelåtgärder är däremot otydligt uttryckt.

Förstärkt vägkapacitet

- Tvärförbindelse Södertörn (Södertörnsleden och Masmolänken) måste genomföras/påskyndas för effektivare regionala tvärförbindelser mellan och till stadskärnorna.
- Kompletterande åtgärder på E4/E20 vid trafikplats Hallunda samt genom Södertälje
- Väg 226 Vårsta-Tumba-Huddinge-Stockholm är för den västra delen av vår regiondel prioriterad vad gäller framkomlighet, trafiksäkerhet och för att eliminera nuvarande barriärer
- Förbättringar på riksväg 57 Gnesta-E4 och Förbifart Järna.

Tvärförbindelse Södertörn (Södertörnsleden/Masmolänken) har kommenterats i inledningen. Det är värt att upprepa Södertörnskommunernas uppfattning. Hur de olika länkarna i det planerade regionala trafiksystemet kommer till utförande – ordningsföljd och utformning - är avgörande för om målbilden i RUFSS 2010 kommer att uppnås.

Vi uppfattar att kompletterande åtgärder på E4/20 kommer att genomföras i Södertälje, medan det är svårare att uppfatta vad förslagen innebär vid trafikplats Hallunda. Här behövs en tydligare åtgärdsbeskrivning.

Pågående förberedelser för åtgärder på väg 57 mellan Gnesta och E4 utgår från dagens kollektivtrafik. Vi utgår från att förslagen om försämrade pendeltågstrafik inte blir genomförda. Skulle det trots allt ske ökar vägtrafiken och därmed också behov av mer omfattande åtgärder på väg 57.

Södertörnskommunernas uppfattning om statsbidragsberättigade åtgärder

Konkurrenskraftigare kollektivtrafik

Det finns ett stort och uppdämt behov av att genomföra åtgärder som är statsbidragsberättigade på Södertörn. Södertörnskommunerna har särskilt poängterat behov av statligt bidrag till

- regionala kollektivtrafikanläggningar till, mellan och inom de regionala stadskärnor som utpekats i RUFSS 2010
- regionala kollektivtrafikåtgärder som stödjer introducerandet av ett nytt regionalt stamnät för kollektivtrafiken, som är under utarbetande hos den regionala trafikmyndigheten.

Utveckla bytespunkter i de regionala stadskärnorna

Vi konstaterar med tillfredsställelse att förslaget till Länsplan ger en tydlig inriktning på att utveckla bytespunkterna i Haninge och Södertälje. Samtidigt finns motsvarande, starka behov både i Flemingsberg och i Skärholmen/Kungens Kurva och det är en stor brist att finansiering saknas för detta i länsplanen.

Södertörnskommunernas syn på samplanering

Större statligt och regionalt ansvar krävs för att samordna storstadens transportförsörjning med stadsutveckling. Kommunerna har svårt att själva ta ansvar när flera stora infrastrukturprojekt ska samordnas och när dessa tillsammans med andra stora byggprojekt ska skapa attraktiva stadsmiljöer. Problematik och möjligheter till sektorsövergripande samarbeten och samhällsutveckling bör tydliggöras i infrastrukturplanerna.

Flemingsbergs station – fler spår

Förslaget till Nationell plan redovisar en utbyggnad av Flemingsbergs station med ytterligare ett spår i närtid, något som också leder till en flyttning av väg 226. Södertörnskommunerna ser positivt på att stationen får en viktigare funktion, inte minst kopplat till renoveringsåtgärderna på spåren centralt i

Stockholm. För att stationen ska kunna fylla en viktigare funktion är det nödvändigt att samplanera åtgärder för att Flemingsberg sammantaget också blir både en bättre bytespunkt och tillgängligare för buss, spårväg och cykel. Staten har en mycket viktig roll att spela i en samplanering där infrastrukturbyggnader blir ett led i attraktiv stadsutveckling.

Utredningar leder till finansierade investeringar – och tvärtom

Planeringssystemet för transportinfrastrukturen är komplicerat. För att en åtgärd ska finansieras krävs att den är väl utredd. Och för att kunna utreda krävs en finansiering. Förutsättningarna att finansiera tidiga studier skiljer sig åt mellan olika regiondelar och det tycks avspeglas i infrastrukturplaneringen. De redovisningar som finns i länsplanen och nationella planen över åtgärdsvalsstudier pekar på en obalans i Stockholmsregionen. Det går inte att bortse från risken på längre sikt att åtgärder som kan samla finansiering för åtgärdsvalsstudier också blir de som prioriteras för genomförande. Därmed minskar också sannolikheten att uppnå målbilden i RUF 2010.

Infrastrukturplaneringen och trafikplaneringen - mer robusta former och bättre samspel för samhällsutveckling

Intresset av att bedriva järnvägstrafik, både persontransporter och godstransporter, ökar allt mer. Det är en glädjande utveckling. Men eftersom inte infrastrukturutvecklingen anpassats till denna ökande trafik uppstår kapacitetsproblem på de befintliga banorna. Kapacitetsproblemen blir särskilt påtagliga i storstadsregioner där olika typer av järnvägstrafik har anspråk.

För tillfället innebär kapacitetsproblemen på Västra stambanan att Trafikverket valt att i Tågplan 2014 prioritera bort den attraktiva lokala/regionala pendeltågstrafiken från Gnesta via Mölnbo, Järna, Södertälje och därefter vidare mot Stockholm. I år exemplifieras problemen med den kortsiktiga trafikplaneringen med Gnestatågen- nästa år kan det vara Arlandapendeln eller tågstopp i Flemingsberg eller Södertälje Syd. Det kan också vara Alingsåspendeln, Pågatågen till Malmö eller någon annan trafik. Samspelet mellan samhällsutveckling, långsiktiga infrastrukturinvesteringar och kortsiktig tågtrafikplanering måste finna mer robusta former och praxis. Familjer och företag har haft en stor tilltro till de regionala/lokala trafiksystemen när de valt att lokalisera sig allt längre ut i de växande storstadsregionerna.

Södertörnskommunerna vill se en hållbarhetsbedömd planering

Både den nationella planen och länsplanen åtföljs av en miljökonsekvensbeskrivning, så som lagstiftningen kräver.

Södertörnskommunerna menar att en *långsiktigt hållbar utveckling* innehåller fler dimensioner än enbart de miljömässiga aspekterna, och önskar därför att särskilt den slutliga länsplanen 2014-2025 innehåller en bred konsekvensbeskrivning som utöver de miljömässiga aspekterna även

inkluderar planens sociala och ekonomiska aspekter. Naturligtvis bör det även finnas en konsekvensbedömning av hur väl länsplanen uppfyller RUFS 2010, som tillika är länsstyrelsens utvecklingsprogram.

För Södertörnskommunerna

Katarina Berggren
Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

Daniel Dronjak Nordqvist
Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Boel Godner
Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Lennart Kalderén
Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Anna Ljungdell
Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Martina Mossberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Fredrik Saweståhl
Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö

Bob Wållberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn