

2012-03-01

Till Trafikverket

”Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder

- förslag till lösningar fram till år 2025 med utblick mot år 2050 ”.

Dags att satsa på Södertörn

Södertörnssamverkan - Kommuner i samverkan

Ett samarbete mellan kommunerna på Södertörn har pågått i flera år. Samarbetet tog sin början redan i mitten av 1990-talet. Detta har bland annat resulterat i ett ”Regionalt utvecklingsprogram för Södertörn” och ”Vision om Södertörn 2025”. Kommunerna har vid ett flertal tillfällen lämnat gemensamma remisser och synpunkter, bland annat på ”Stockholmsöverenskommelsen”, länsplanen för transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021, nationell plan för transportinfrastruktur 2010-2021 och stamnätplan 2012-2021.

De frågor som lyfts fram som viktigast när det gäller infrastruktur i det regionala programmet är:

- Snabba förbindelser till Stockholms innerstad
- Snabba förbindelser till Arlanda och Skavsta
- Förbättrade förbindelser mellan regionala stadskärnorna på Södertörn
- Goda tågförbindelser till övriga storstäder i Sverige och på kontinenten

Södertörn – en del i Stockholmsregionen

Totalt omfattar Södertörn åtta kommuner – Botkyrka, Salem, Södertälje, Nykvarn, Huddinge, Tyresö, Haninge och Nynäshamn.

Södertörn tillhör Stockholms arbetsmarknads- och bostadsregion och det ekonomiska utbytet är starkt. Även administrativt är Södertörn en del av Stockholmsregionen eftersom samtliga kommuner tillhör Stockholms län.

Södertörn har, som en del av Stockholmsregionen, gemensamma intressen inom en rad frågor. Det är dessa frågor som hanteras i det regionala utvecklingsplanen (RUF 2010) som Södertörnskommunerna ser som en överenskommelse mellan stat och region/kommun. Många gånger är dessa frågor inte bara viktiga för Södertörn utan en satsning på dem kan gynna tillväxt i hela Stockholmsregionen och i förlängningen hela landet. Hälften av de åtta utpekade regionala stadskärnorna ligger på Södertörn.

På Södertörn bor drygt 430 000 personer. Det innebär att Södertörn befolkningsmässigt är större än de flesta svenska län. Endast de tre stora – Stockholm (där Södertörn ingår), Västra Götaland och Skåne har fler invånare.

Synpunkter och reflexioner

Södertörnskommunerna ställer sig i huvudsak bakom den remiss som en rad regionala parter i Stockholms län har skrivit, Länsstyrelsen i Stockholms län, AB Storstockholms Lokaltrafik, Stockholms Läns Landsting, Stockholms Stad och Kommunförbundet Stockholms Län.

Saknade infrastrukturprojekt på Södertörn

Södertörnskommunerna står bakom Stockholmsöverenskommelsen och den regionala utvecklingsplanen (RUF 2010). De beslutade och prioriterade infrastrukturprojekten i RUF 2010 borde vara en utgångspunkt för Trafikverkets bristanalys då regionala och nationella infrastrukturobjekt samspelar som kommuniserande kärl. Men i diskussionen om "Paket Stockholm" saknas vissa väsentliga infrastrukturprojekt på Södertörn som är viktiga inte bara för utvecklingen på Södertörn utan även för Stockholmsregionens tillväxt och utveckling.

- Spårväg syd
- Dubbelspår Tungelsta- Hemfosa- Nynäshamn
- Utbyggnad av regionpendeln d v s bekväma och snabba förbindelser mellan Nynäshamn - Stockholm- Arlanda- Uppsala liksom mellan Södertälje- Flemingsberg- Stockholm- Arlanda- Uppsala. Detta är en viktig insats för att minska miljöbelastningen för transporter till och från Arlanda.
- Dubbelspår till Södertälje C fullföljs

Masmolänken är inte heller nämnd i remissunderlaget. Tidigare har Masmolänken redovisats separat från Södertörnsleden. Nu redovisas objekten i ett sammanhang vilket Södertörnskommunerna förutsätter även är fallet i denna remiss.

Utbyggnaden av Norviks hamn kommer att medföra ett kraftigt behov av ökade godstransporter till och från Nynäshamn. Södertörnskommunerna önskar därför att Trafikverket utreder förutsättningarna för hur godstransporter i framtiden bäst löses på Södertörn.

Södertörnskommunerna förutsätter att staten är huvudfinansierare för samtliga nationella infrastrukturprojekt och det skall finnas en garanti att tidigare överenskomna objekt genomförs.

Stockholms län växer fortare än tidigare bedömt och missgynnas vid fördelning av resurser

På sid 52 i huvudrapporten redogörs för den snabba befolkningstillväxten sedan 2005 i Stockholms län som kraftigt avviker från den prognos Trafikverket använder. Mellan 2005 och 2012 har Stockholmsregionen vuxit med över 250 000 personer (motsvarar hela Uppsala). Redan före år 2030 torde Stockholmsregionen uppnå 2,5 miljoner invånare vilket är prognosen för 2050 i den prognos Trafikverket använder. Det är nu viktigt att den reviderade befolkningsprognos för Stockholmsregionen, baserad på den verkliga utvecklingen hittills, används i den fortsatta fördelningen av resurser till transportsystemen i landet. Enligt den senaste reviderade befolkningsprognosen från TMR (Tillväxt, miljö och regionplanering) uppgår Stockholmsregionen till 3,2 miljoner invånare 2050. Det innebär att kapacitetsutredningen baserar sig på en prognos som understiger den väntade

befolkningsökningen med 700 000 invånare, vilket nästan motsvarar den totala folkmängden i dagens Malmö och Göteborg- tillsammans.

En stor del av landets ekonomiska tillväxt och befolkningstillväxt kommer i framtiden att ske i Stockholmsregionen. Detta leder till en sämre funktionell arbetsmarknad och ökad trängsel om inte omfattande åtgärder vidtas i transportinfrastrukturen. Trafikverket har beräknat (sid 75) samhällets totala kostnader för trängsel till 8,5 miljarder årligen och ytterligare 3 miljarder för miljöbelastning. Av dessa kostnader står Stockholmsregionen för minst 75 % (enligt Trafikverkets felaktiga befolkningsprognos). I utredningens förslag tilldelas Stockholm mellan 50-60 % av den totala budgeten för nivåerna Låg, Prio 1 och Prio 2. Om man lägger till prioritetsnivå 3 tilldelas Stockholm 38 %. Fördelningen av de statliga investeringsmedlen för transportsektorn måste stå i proportion till befolkningsökningen varav den föreslagna fördelningen är felaktig. Att använda prognoser som underskattar utvecklingen med 700 000 personer skulle göra att investeringsobjekten i Stockholms län inte tillnärmelsevis görs rättvisa i till exempel samhällsekonomiska analyser. Den föreslagna fördelningen påverkar förutsättningar för en ekonomisk tillväxt i Stockholm som hela Sverige är beroende av.

Bostadsbyggande på Södertörn kan öka kraftigt

Om de beslutade infrastruktursatsningarna enligt RUFSS 2010 genomförs skapas nya förutsättningar för att de åtta Södertörnskommunerna kraftigt kan öka bostadsbyggandet och skapa arbetsplatser på Södertörn. Södertörnskommunerna är då beredda att ta ett stort ansvar för att öka det nödvändiga bostadsbyggandet i Stockholmsregionen.

Fyra regionala stadskärnor på Södertörn

I Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS 2010) finns fyra regionala stadskärnor på Södertörn (Södertälje, Flemingsberg, Kungens Kurva - Skärholmen och Haninge Centrum). I dessa stadskärnor pågår idag en planering för en mycket kraftig utbyggnad av både bostäder, arbetsplatser och service. En utbyggnad av dessa stadskärnor är enligt RUFSS en förutsättning för att Stockholmsregionen skall kunna utvecklas på ett hållbart sätt. En utbyggnad av bostäder och arbetsplatser i de regionala stadskärnorna kommer att avlasta och minska trafikflödena på Essingeleden, Förbifart Stockholm och pendeltågen. Det är då viktigt att Trafikverket prioriterar och understödjer utbyggnad av infrastrukturen till dessa regionala stadskärnor med bättre regionala tvärförbindelser (t ex Södertörnsleden inkl Masmolänken och Spårväg syd), infrastruktur för kollektivtrafik och attraktiva bytespunkter mellan olika trafikslag.

Klimatscenario

I klimatscenariokapitlet redovisas de fastslagna klimatmålen för Sverige och EU för transportsektorn som innebär krav på en kraftig minskning av utsläppen till år 2050. Men enligt de två alternativa förslag till utbyggnad av transportsektorn som Trafikverket föreslår blir de framtida utsläppen i nivå med dagens 2030 och ökar i bägge alternativen till 2050. Södertörnskommunerna anser det därför nödvändigt att Trafikverket visar att utbyggnaden av landets infrastruktur för transporter kan ske på ett sådant sätt att det understödjer och skapar förutsättningar för att uppnå de nationella miljömålen för transporter.

På sid 259 görs också bedömningen att hela utvecklingspaketet för Stockholm inklusive ekonomiska styrmedel kan leda till reducerad klimatpåverkan. Hur detta kan ske bör Trafikverket utveckla ytterligare. Utbyggnad av kollektivtrafik måste prioriteras. Trafikverket bör även utarbeta och föreslå styrmedel på nationell nivå och därvid medverka till att en infrastruktur för gas och el för fordonstrafiken snarast byggs upp i Stockholmsregionen.

Robusthet och tillförlitlighet

Södertörnskommunerna ställer sig helt bakom prioriteringen av drift, underhåll och reinvesteringar på vägar och stambanan. De senaste årens betydande svårigheter med inställda tåg, förseningar, trafikstockningar särskilt vintertid minskar den nödvändiga rörligheten på arbetsmarknaden och utgör ett väsentligt intäktsbortfall för både näringsliv och kommuninnevånare.

Regionala cykelstråk och infartsparkering

Södertörnskommunerna ställer sig helt bakom Trafikverkets förslag till en kraftig ökad satsning på cykeltrafik för lokala resor och infartsparkering i rätta lägen för att minska de korta resorna med bil. Trafikverket beräknar att cykeltrafiken kan öka från nuvarande 5 % av de korta resorna till 30 % (I Köpenhamn sker idag 50 % av de lokala resorna med cykel). Men för att nå dessa mål krävs omfattande arbete med att bygga ut kapacitetsstarka regionala cykelstråk i Stockholmsregionen med belysning, trafikmärken, hänvisning mm och infartsparkering i lämpliga lägen. Trafikverket bör avsätta medel för en sådan utbyggnad kommer till stånd snarast och i samarbete med kommunerna leda ett sådant arbete.

Kort remisstid

Det omfattande remissmaterialet fanns tillgängligt på Internet sent på eftermiddagen fredagen den 17 februari och svar skall vara insänt till Trafikverket senast den 31 mars. En sådan kort remissbehandling är självklart oacceptabel.

Bilaga:

Yttrande över förslag till Nationella planen för transportsystemet 2010-2021 från Södertörnskommunerna.

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