

Södertörns kommunernas gemensamma yttrande över samråd vägplan för Tvärförbindelse Södertörn

Trafikverket har inbjudit till samråd angående anläggande av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn m.m. i Huddinge, Haninge och Botkyrka kommuner. Tvärförbindelse Södertörn planeras bli en ny väg samt en ny gång- och cykelväg från E4/E20 vid Vårby backe i Kungens kurva, via Flemingsberg till väg 73 vid trafikplats Jordbro i Haninge kommun. I uppdraget ingår också kapacitetsförstärkning av E4/E20 mellan Vårby och Fittja till följd av öppnandet av Förbifart Stockholm.

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 över samrådshandling Tvärförbindelse Södertörn. Vid behov lämnas kommunspecifika synpunkter av respektive kommun.

Södertörns kommunernas synpunkter berör i huvudsak vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan (väglagen).

Samrådsperioden är 13 november- 6 december 2018. Södertörns kommunerna har fått förlängd remisstid till 15 februari 2019.

Södertörns kommunernas viktigaste synpunkter

Södertörns kommunerna växer starkt med fler bostäder och medborgare, fler företag och fler jobb. Vi utvecklar långsiktigt fyra regionala stadskärnor i en sammanhållen regional struktur och spelar en viktig roll för huvudstadsregionens utveckling och växer kraftigt i linje med den gemensamma visionen för regionen, RUFS (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen). Södertörns kommunerna utgör befolkningsmässigt en storlek motsvarande Sveriges femte största län och täcker i princip hela södra länshalvan. Samtidigt växer näringslivet på Södertörn kraftigt och 2013-2016 hade vi den snabbaste företagstillväxten i jämförelse med övriga storstadslän¹. Utveckling i våra regionala stadskärnor sker kontinuerligt, exempelvis

¹ Fotnot: Tillväxt i antal företag och antal anställda 2013-2016, *Näringslivsanalys Södertörn, Bispode 2018*.

genom Haninge kommuns ambitioner att utveckla ett kombinerat idrotts- och bostadscampus i Torvalla i centrala Haninge, tecknande av avtal med ett fastighetsägarkonsortium om utvecklandet av Stockholm South Business District i Flemingsberg samt ett nytt verksamhetsområde i Stockholm Syd om cirka 1000 hektar. Detta innebär en kraftfull utveckling på Södertörn som förutsätter färdigställandet av Tvärförbindelse Södertörn.

Tvärförbindelse Södertörn utgör en förutsättning för vår utveckling och är en saknad länk i det regionala trafiksystemet. Avsaknaden av en effektiv tvärförbindelse hämmar såväl Södertörns utveckling som regionens konkurrenskraft i stort. För att alla Södertörnskommuner ska kunna fortsätta växa i enlighet med den regionala utvecklingsplanen måste också infrastrukturen stötta en sådan utveckling. Sedan år 2002 finns avtal och statliga löften kring Tvärförbindelse Södertörn som nu behöver uppfyllas. Samverkan kring Tvärförbindelsen sker löpande och kommunerna kommer även fortsättningsvis arbeta för att underlätta Trafikverkets process med att möjliggöra en ändamålsenlig anläggning som svarar mot både Trafikverkets och våra mål. Södertörnskommunernas planering har sedan länge stöttat denna infrastruktursatsning och utgått från att tvärförbindelsen ska bli byggd.

Som vi framfört i tidigare gemensamma yttranden håller vi fast vid att den norra korridoren bäst uppfyller de behov vi har på förbindelsen och att de delar som beslutats förläggas i tunnel är nödvändiga för att möjliggöra bostadsbyggande och värna om den regionala grönstrukturen.

För att Tvärförbindelse Södertörn ska utgöra den avsedda förutsättningen för kommunernas och regionens utveckling anser vi:

- Att Tvärförbindelsens fulla finansiering måste säkras snarast så att såväl offentliga som privata aktörer kan känna sej trygga med genomförandet.
- Att Tvärförbindelse Södertörns syfte måste uppfyllas för att såväl binda samman de radiella stråken till/från Stockholm, som att koppla samman våra stora utvecklingsområden och regionala stadskärnor med varandra och omvärlden för att på så sätt erbjuda bättre tillgänglighet till arbetsplatser, arbetstagare, tillgång till högre utbildning och därmed en förbättrad regional sammanhållning.
- Att tidplanen måste hållas så att Tvärförbindelse Södertörn kan öppna vid avsedd tidpunkt. Med en så lång genomförandetid är det också angeläget att planera och bygga för att öppna trafikleden i flera olika delar för att få så snar utdelning av nyttan som möjligt. För varje år som Tvärförbindelsen försenas hämmas utvecklingen och byggandet av nödvändiga bostäder och tillkomsten av arbetsplatser.
- Att Tvärförbindelse Södertörn ska erbjuda en koppling till våra regionala stadskärnor som tar höjd för den utveckling som kommunerna planerar samt

stödjer de målsättningar som sätts avseende exempelvis tillgänglighet för kollektivtrafik.

- Att Tvärförbindelse Södertörn ska erbjuda en säker väg och god framkomlighet för gods/tunga/farliga transporter samt varuförsörjningen i såväl våra kommuner som för regionen i stort. Godstrafiken förväntas dessutom öka när den nya godshamnen Norvik i Nynäshamn öppnar år 2020.
- Att Tvärförbindelse Södertörn i enlighet med projektmålen ska prioritera framkomlighet för kollektivtrafik. Kollektivtrafiken behöver utvecklas och skapa effektiva förbindelser på tvären för att knyta samman södra delen av länet, samt de norra och södra delarna av länet. På så sätt behöver inte all trafik gå genom de centrala delarna av Stockholm.
- Att Tvärförbindelse Södertörn i enlighet med projektmålen ska prioritera framkomlighet för cykeltrafik. En regional cykelkoppling saknas helt i stora avsnitt av detta stråk och är avgörande för att ge möjlighet för cykelpendling bl.a. mellan våra regionala stadskärnor.
- Att Tvärförbindelse Södertörn ska erbjuda säkra och framkomliga vägar för räddningstjänst och akutsjukvård.
- Att Tvärförbindelse Södertörn ska avlasta övriga delar av trafiksystemet exempelvis infarten till Stockholm via väg 73/Södrälänken och väg 225.
- Att Tvärförbindelse Södertörn ska utrustas med teknik och system som möjliggör en aktiv trafikledning och skapar förutsättningar för snabb och tillförlitlig trafikinformation vid störningar och incidenter via trafikledningscentralen Trafik Stockholm.
- Att Tvärförbindelse Södertörn ska samordnas med planeringen och byggandet av Spårväg syd.
- Att Trafikverket tidsmässigt måste samordna åtgärder på E4/E20 med bygget av Tvärförbindelse Södertörn för att minska tiden för de trafikstörande arbetena.
- Att Tvärförbindelse Södertörn ska bidra till att värna om och stärka den regionala grönstrukturen. De svaga gröna sambanden som behöver stärkas är en del av detta behov.

Synpunkter på samrådsmaterialet

Nedan redovisas Södertörns kommuneras synpunkter på vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan (väglagen).

En gen cykelförbindelse som ger möjlighet till arbetspendling mellan våra regionala stadskärnor

Ett viktigt och välkommet tillskott i och med Tvärförbindelse Södertörn är det cykelstråk som planeras intill vägen. Det är önskvärt att sträckningen blir så gen som möjligt för att locka till cykelpendling längs delar av vägen eller hela vägen mellan våra regionala stadskärnor. Samtidigt ska cykelvägen erbjuda en säker och attraktiv miljö att cykla i. Vi anser att Trafikverket bör anstränga sig ytterligare för att hitta en så gen koppling som möjligt mellan de regionala stadskärnorna, samt att utformningen bör göras så att den uppfyller standard för regionala cykelstråk i enlighet med den regionala cykelplanen i alla delar där det är möjligt rent fysiskt och med hänsyn till konsekvenser för natur- och rekreationsvärden.

Goda anslutningar till våra regionala stadskärnor

Södertörns kommunerna vill understryka syftet med vägen, att den inte enbart ska erbjuda en snabb förbindelse mellan väg 73 och E4/E20. Infrastrukturen utgör en del av samhällsutvecklingen och måste ses som en del av stadsutvecklingen. Den också ska understödja stadsutvecklingen i våra regionala stadskärnor där det redan i dag bor och arbetar många människor, och där vi redan i dag ser pågående utveckling. Denna utveckling har blivit konkret inte minst genom det avtal som Huddinge kommun under 2018 tecknat med ett fastighetsägarkonsortium, för att utveckla Stockholm South Business District, en internationell kontors- och forskningshubb i Flemingsberg. Anslutningen till våra regionala stadskärnor bör vara effektiv, med lyhördhet för den stadsutveckling som planeras, och med särskild prioritet för såväl kollektivtrafik som gods.

Södertörns kommunerna motsätter sig därför att den tidigare planerade trafikplatsen Flemingsbergsdalen, som innebar god anslutning framförallt för kollektivtrafiken mot den regionala stadskärnan strukits till samrådet. Flemingsberg är en viktig knutpunkt för lokal, regional kollektivtrafik samt regiontåg och erbjuder också koppling till regionaltåg. Här pågår också planering för utvecklandet av ett nytt resecentrum. Det är därför extra angeläget att trafiksystemet runt om bytespunkten fungerar för att understödja denna utveckling och planeras för att fungera för en lång tid framöver. Vi anser därför att trafikplatserna borde utformas utifrån trafikprognoser längre fram i tiden än år 2040.

Prioritera gods och kollektivtrafik

Utbyggnaden av ny väginfrastruktur bör för att understödja våra gemensamma målsättningar om minskad klimatpåverkan tydligt prioritera gods- och nyttotrafiken samt kollektivtrafiken.

Den långsiktiga inriktningen är att de regionala stadskärnorna knyts samman med attraktiv spårtrafik. I avvaktan på det ska stombusstrafik och förutsättningar för denna skapas mellan kärnorna. Vi vill särskilt påpeka att Tvärförbindelse Södertörn ska planeras och utformas på så sätt att stombussen som ska trafikera sträckan kan börja trafikera från dag ett då vägen öppnar, något som inte framgår tydligt av samrådshandlingarna. För näringslivets fortsatta positiva utveckling krävs att det även Södertälje inkluderas i stombusslinjenätet i samband med öppnandet av Tvärförbindelsen. Här krävs planering tillsammans med SLLs Trafikförvaltning så att hela sträckan med tillhörande trafikplatser och ramper har god framkomlighet för busstrafik. En noga utformning av busshållplatser bör också ske som är trafiksäkra, tillgängliga och attraktiva för kollektivtrafikresenärerna.

Vägsystemet i södra Stockholmsregionen saknar i dag en bra tvärförbindelse mellan de två viktiga transportkorridorerna E4/E20 och väg 73, inte minst för godstransporterna. Dagens väg 259 har en högre lastbilsandel än övriga vägar i länet. I samband med att Stockholms hamnar öppnar godshamnen Norvik år 2020 kommer antalet lastbilar att öka ytterligare. Tvärförbindelsen är avgörande för hanteringen av de stora godsvolymer i Stockholmsregionen. En förutsättning för hållbara godstransporter är att gods och ny teknik ingår i planering, utformning och projektering av tvärförbindelsen samt anslutande vägnät. Ett exempel är Trafikverkets pågående planering av elväg. Elväg för tunga transporter är lämplig från hamnen i Norvik, på väg 73 och sedan vidare på Tvärförbindelsen och E4/E20.

Koppling till tilläggsuppdraget i nationell plan

Södertörns kommunerna vill i detta sammanhang också påminna om det tilläggsuppdrag som givits i samband med nationell plan där Trafikverket gavs i uppdrag att *ytterligare utreda hur utformningen av Tvärförbindelse Södertörn kan bidra till god kollektivtrafikförsörjning samt måluppfyllelse för klimatmålen inom transportsektorn. Även goda möjligheter till cykling bör främjas.*²

Regionala gröna samband

I RUFS 2050 finns flera svaga gröna samband utpekade och de som berörs av Tvärförbindelse Södertörn är Bornsjökilen, Hanvedenkilen och en liten del av Tyrestakilen. Södertörns kommunerna anser att Trafikverket behöver, i samverkan med Södertörns kommunerna, arbeta vidare med att planera åtgärder som stärker de redan idag svaga sambanden. Åtgärderna kan behöva komma till utanför det planerade vägområdet.

Samtidigt som vi ser stora utmaningar med att få till trafikplatsen som kopplar Tvärförbindelsen till Huddingevägen kan vi konstatera att det inte finns något förslag i samrådsunderlaget på åtgärd som förbättrar detta svaga gröna samband. Inte heller

² Regeringsbeslut, Fastställelse av nationell transportslagsövergripande plan (...), 2018-05-31, s. 10.

finns åtgärder presenterade för det svaga gröna sambandet mellan Hanvedenkilen och Tyrestakilen.

Södertörns kommunerna anser också att Trafikverket ska arbeta vidare med ytterligare bullerskyddsåtgärder till natur- och kulturlandskapet, för att minska dagens och framtida buller. Vårt natur- och kulturlandskap består av riksintresse för friluftsliv, naturreservat och andra grönområden, där buller är en störning som behöver minimeras för att tillvarata och utveckla områdenas och grönstrukturens attraktivitet för både människor och djur.

Trafikföringen och koppling till E4/E20

Tvärförbindelsens anslutning till E4/20 är nu i samrådsförslaget lokaliserad så som Södertörns kommunerna tidigare framfört, i Masmo och med tunnellsättning. Det är bra. Nya broar över Vårbyfjärden innebär att omfattande underhållsarbeten på broarna, med omfattande trafikstörningar som följd, kan skjutas decennier framåt i tiden. Det är också bra. Vi vet samtidigt att det krävs mer åtgärder på E4/20 på sträckan från Vårbybroarna och västerut fram till Botkyrka kyrka. De här åtgärderna måste bli utförda samordnat med Tvärförbindelsen. Trafikstörningar som följer av utbyggnaden av både Tvärförbindelsen och Förbifart Stockholm orsakar stora problem för Södertörnsborna, näringslivet och samhällsviktiga offentliga verksamheter under en tidsperiod som inte får sträckas ut ytterligare. Allt annat är otänkbart för Södertörns kommunerna.

Södertörns kommunerna vill understryka att det är nödvändigt med samordning mellan Tvärförbindelse Södertörn, åtgärderna på E4/E20 och Förbifart Stockholm för att skapa en fungerande helhet och ett trafiksystem som är överblickbart och säkert.

Trafikprognoser

Södertörns kommunerna saknar underlag i samrådsmaterialet där trafikprognoser och kapacitetsberäkningar redovisas. Det är svårt att utifrån det material vi fått ta del av förstå hur trafikflöden kommer att utvecklas i framtiden. De trafikplatser som byggs behöver fungera många år och Södertörns kommunerna känner en viss oro kring kapaciteten i trafikplatserna.

Tvärförbindelsen och Södertörn bidrar till Stockholmsregionens utveckling

Södertörns kommunerna har ett mångårigt samarbete om regionala utvecklingsfrågor. Grunden är den gemensamma visionen;

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

Södertörnskommunernas uttalade ambition är att skapa förutsättningar för ytterligare cirka 70 000 bostäder till år 2030 samt att skapa förutsättningar för ytterligare nära 90 000 nya arbetstillfällen till år 2030. Förutsättningarna är goda för såväl ett ökat bostadsbyggande som utveckling av arbetstillfällen på Södertörn både på kort och lång sikt, men det kräver fullföljda insatser i infrastrukturen för förbättrad tillgänglighet och framkomlighet både mellan de regionala stadskärnorna och till/från den centrala regionkärnan.

Utvecklingen sker brett inom våra kommuner och kommuncentrum, men specifikt i våra fyra regionala stadskärnor, där två av dem (Flemingsberg och Haninge) har anslutning direkt till Tvärförbindelse Södertörn. Här pågår redan i dag utveckling av blandade stadsmiljöer för såväl boende som verksamma och vi planerar för en kraftfull utveckling framöver.

Tvärförbindelse Södertörn har varit en förutsättning för att möjliggöra att varor och gods ska kunna hanteras med Norviks hamn som en regional hamn. Norviks hamn är tänkt att fungera som uthamn för Stockholm. Byggarbetena började år 2016 och en första etapp av hamnen beräknas bli färdig år 2020, med fortsatt utbyggnad av fler etapper under kommande år.

Norviks hamn blir ett nytt logistiknav i den växande Stockholms- och Mälardalsregionen. Norvik kommer att förse hela Stockholm-Mälardalen med konsumentvaror, då 9 av 10 av de varor som vi konsumerar i Stockholm-Mälardalen kommer sjövägen. Detta innebär att trafiken successivt bedöms öka till cirka 1 000 tunga fordon/dygn som genereras av hamnen med omnejd när den är fullt utbyggd. Södertörnskommunerna utvecklar också flera andra verksamhetsområden för vilka Tvärförbindelse Södertörn är en förutsättning, exempelvis Albyberg i Haninge. Varuförsörjningen av våra nya tätare stadsmiljöer, såsom Flemingsberg och Haninge centrum, ställer också höga krav på transportinfrastrukturen till och från dessa platser.

Med ett ökat företagande och fler arbetsplatser på Södertörn ökar möjligheten till en sammanhållen region med förbättrad social hållbarhet och bättre balans mellan boende och arbetande i regionen vilket också ger förutsättningar för en bättre balans i resmönstren. 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.

Ökat företagande och fler arbetsplatser kräver dock en förbättrad tillgänglighet och framkomlighet till olika målpunkter i regionen. Ett ökat utbud av arbetsplatser tillsammans med förbättrad transportinfrastruktur möjliggör en ökad kompetensförsörjning vilket bidrar till målet om en kunskapsintensiv region.

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.

För Södertörnskommunerna:

Daniel Dronjak
 Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Boel Godner
 Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Lennart Kalderén
 Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Harry Bouveng
 Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Fredrik Saweståhl
 Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö

Meeri Wasberg
 Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Bob Wällberg
 Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

Ebba Östlin
 Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka