



Handläggare
Liselott Söderström
Liselott.Soderstrom@huddinge.se

Regeringskansliet, Infrastrukturdepartementet

Förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 - Huddinge kommuns yttrande över remiss från Trafikverket

Inledning

Huddinge kommun har tagit del av remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 (nedan kallad för nationell plan) och lämnar följande synpunkter. Detta remissvar ska ses som ett komplement till det remissvar som Huddinge lämnar gemensamt med övriga Södertörnskommuner.

Kommunstyrelsen har fattat beslut om att delegera rätten att yttra sig, samt delegerat rätten att besluta om att godkänna Södertörnskommunernas gemensamma remissvar, till kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott (SBU) (2 februari 2022).

Huddinge växer kraftigt

Fram till år 2035 planerar Huddinge kommun för att växa kraftigt. Utbyggnad kommer framförallt ske vid den framtida Spårväg syds stationer, med fokus på de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva samt i centrala Huddinge och Vårby. Bebyggelseutveckling kommer även att ske nära stationerna i Skogås och Trångsund.

Avtalet inom ramen för Sverigeförhandlingen och kommunens planering för utveckling nära befintlig eller kommande kollektivtrafik, innebär att kommunen har goda förutsättningar för att öka andelen invånare som reser kollektivt. För att stödja denna utveckling krävs investeringar i den regionala och statliga infrastrukturen. Huddinge kommun ser framförallt behov av effektiva förbindelser på tvären i södra Stockholmsregionen och förutsättningar för att underlätta bytet mellan olika färdmedel. Inom avtalet för Sverigeförhandlingen ingår även ett åtagande för Huddinge kommun att bygga ut cykelinfrastrukturen.

Synpunkter på förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Allmänna synpunkter

Nedan redogörs för Huddinge kommuns allmänna synpunkter på förslag till nationell plan.

HUDDINGE KOMMUN

Postadress
Huddinge kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
141 85 Huddinge

Besök
Kommunalvägen 28

Tfn 08-535 300 00
Tfn vxl 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se
www.huddinge.se



Datum
2022-01-19

Diarienummer
KS-2021/2817.109

Tidigare namngivna åtgärder i gällande nationell plan och förhandlingar kvarstår och Huddinge kommun är nöjd med den prioriteringen. Att hålla fast vid gällande planer och överenskommelser är av oerhört stor betydelse för att skapa förutsägbarhet och långsiktighet i den nationella, regionala och kommunala planeringen.

Huddinge kommun stödjer Trafikverkets slutsats från inriktningsunderlaget att de nya stambanorna borde hanteras och finansieras utanför nationell plan. Det finns en stor potential för omställning till mer hållbara trafikslag på regional nivå, i synnerhet i storstadsregionerna. En förutsättning för detta är att såväl den kommunala som den regionala och statliga infrastrukturen utvecklas. En risk är att dessa inte tilldelas tillräckliga medel om stora delar av de framtida planernas ramar går till finansiering av nya stambanor.

Inte minst den regionala cykelinfrastrukturen har möjlighet att bidra till såväl minskad trängsel som minskad klimatpåverkan. Därför ställer sig Huddinge kommun också positiv till att nationell plan skjuter till 600 miljoner till länsplanernas cykelåtgärder. Huddinge kommun anser också att Trafikverkets möjligheter att driva och genomföra steg 1- och steg 2 – åtgärder enligt fyrstegsprincipen måste öka.

Tvärförbindelse Södertörn - en nationell angelägenhet

Innehållet i texten nedan är samma som texten om Tvärförbindelse Södertörn i Södertörnsyttrandet, som alla Södertörnskommuner gemensamt står bakom. Södertörnskommunerna är dock utbytt mot Huddinge kommun.

Huddinge kommun ser mycket positivt på att Tvärförbindelse Södertörn ges full finansiering inom planperioden i förslaget till nationell plan och därmed kan bidra till den planerade utvecklingen i vår kommun. Byggandet av Tvärförbindelse Södertörn är en prioriterad nationell angelägenhet för att minska godstransporterna på väg genom överflyttning till sjöfart. Dock ser Huddinge kommun med oro på den senarelagda byggstarten och utgår från att byggstarten sker tidigt i angivet tidsspann, att förberedande arbeten kan sättas igång innan dess och att Tvärförbindelse Södertörn därmed kan färdigställas inom planperioden.

Huddinge kommun ställer sig också mycket positiv till att Tvärförbindelse Södertörn i senare etapper är utvalt som ett bland flera projekt för att pröva innovativa lösningar i syfte att driva på mot minskade klimatavtryck i byggskedet, så länge detta inte får påverkan på tidplanen.

Nedan beskriver Huddinge kommun på vilket sätt Tvärförbindelsen är viktig för oss.

Tvärförbindelse Södertörn möjliggör nationella godstransporter via sjöfart

Genom öppnandet av logistiknavet Norviks hamn i Nynäshamn, vilken ersätter Frihamnen i Stockholms stad, har möjligheter skapats för en klimatomställning av godstransporter via sjöfart istället för på väg. Då Norviks hamn har en kort



Datum
2022-01-19

Diarienummer
KS-2021/2817.109

inseglingsled och klarar djupet för Östersjöns största fartyg kan stora delar av transportarbetet med lastbil från hamnarna i Västra Götaland och Skåne till Stockholm minska. Genom omställningen minskar belastningen på vägnätet och koldioxidutsläppen minskar i ett nationellt perspektiv. Detta kräver dock ett systemtänk där det finns goda regionala möjligheter att transportera godset vidare inom Stockholmsregionen och Östra Mellansverige. I och med den fulla finansieringen av Tvärförbindelse Södertörn i nationell plan har ett stort steg tagits för denna effektiva omställning.

I Stockholms län bor 23 procent av landets befolkning på 1,6 procent av ytan, vilket gör det till landets största konsumtionsmarknad. De närmaste åren kommer Norviks hamn att byggas ut för att inom några år stå för en betydande del av varudistributionen till denna marknad. Dessutom öppnade Hansa Destinations i år en ny fartygslinje mellan Rostock och Nynäshamn för både passagerare och gods med potential att flytta över 75 000 lastbilar per år.

Ökade transporter via sjöfart kommer dock regionalt på Södertörn generera stora mängder tung trafik som hänvisas till befintligt vägnät och anläggningar som inte är dimensionerade och anpassade för detta och för vilka Tvärförbindelse Södertörn blir viktig. Inte heller kapaciteten på järnväg är fullt dimensionerad för godstransporter från Norvik till Stockholm och vidare. Därför behövs på sikt ett förlängt dubbelspår på Nynäsbanan vilket även kommer ge positiv effekt på pendeltågssystemet i hela Stockholms län.

Tvärförbindelse Södertörn knyter ihop Stockholms län

Tvärförbindelse Södertörn är den sista länken i en långsiktig trafikstrategi för huvudstadsregionen som länge utgjort planeringsförutsättning för utvecklingen i vår kommun. Den inre tvärleden är färdigställd genom Södra länken, Essingeleden och Norra länken. Den yttre tvärleden består av Norrortsleden, Förbifart Stockholm och slutligen Tvärförbindelse Södertörn. Med Tvärförbindelse Södertörn knyts länet ihop och skapar en bättre regional sammanhållning och tillgänglighet. Vägen skapar möjligheter för ett stort tillskott i bostadsbyggandet och är samtidigt en förutsättning för näringslivets utveckling och forskning genom en vidgad arbetsmarknad.

Tvärförbindelse Södertörn minskar trafikarbetet för näringslivet

Nya vägar kan ofta leda till ökad trafik, så kallad inducerad trafik. Enligt Trafikverkets prognoser (Miljökonsekvensbeskrivning 2020-12-10) kommer Tvärförbindelse Södertörn endast leda till 0,05 procent inducerad trafik, vilket måste betraktas som unikt för en väg i Tvärförbindelsens storlek. Den ökning av antalet resor med personbil i Stockholms län som Tvärförbindelse Södertörn ger upphov till motsvarar endast effekten av två veckors inflyttning till länet. Samtidigt kommer antalet fordonskilometer för lastbilar med och utan släp i länet att minska tack vare kortare resvägar.

Totalt sett väntas Tvärförbindelse Södertörn innebära förkortade restider som motsvarar en samhällsekonomisk restidsnytta som värderas till cirka 18 miljarder kronor under de första 20 åren. Nyttan utgörs till mer än 75 procent av minskade restider för tjänsteresor samt yrkes- och godstrafik.



Datum
2022-01-19

Diarienummer
KS-2021/2817.109

Tvärförbindelse Södertörn ger möjligheter för en effektiv kollektivtrafik och arbetspendling med cykel

För att bidra ytterligare till klimatmålen behöver fler välja de yteffektiva transportmedlen kollektivtrafik och cykel, vilket innebär att förutsättningarna för dessa behöver vara goda.

Dagens radiella kollektivtrafiksystem i Stockholm möjliggör i stort sett ett regionalt tvärresande. Idag genomförs nästan alla resor med kollektivtrafiken mellan olika delar på Södertörn genom ett byte i belastade bytespunkter i centrala Stockholm. Tvärförbindelse Södertörn möjliggör på så sätt effektiva resor på tvären med kraftigt förkortad restid, förutsatt att hänsyn tas till kollektivtrafiken ur ett systemperspektiv.

Tvärförbindelse Södertörn innefattar också ett cykelstråk mellan viktiga målpunkter, vilket idag i delar saknas. Finansieringen förutsätts omfatta lösningar för gång och cykel som håller överenskommen regional standard, och en tidig byggnation av gång- och cykelvägen för att inte försvåra för gång- och cykeltrafikanter under byggtid.

Bristen Järna-Stockholm behöver utredas vidare

Huddinge kommun tycker att det är anmärkningsvärt att bristen Järna -Stockholm¹ i nu gällande nationell plan inte omnämns i planförslaget. Detta trots att sträckan pekades ut som en brist i gällande nationell plan med en beskrivning av att behoven behövde preciseras, vilket också genomförts i en avslutad åtgärdsvalsstudie. Där preciseras behovet till ökad kapacitet mellan Järna och Flemingsberg.

Huddinge kommun ser att den utredning för sträckningen mellan Järna - Flemingsberg som Trafikverket förordar i åtgärdsvalsstudien behöver påbörjas. Det är viktigt att utredningen presenterar ett genomarbetat beslutsunderlag där samtliga samhällsekonomiska nyttor för både nationell tågtrafik och regional utveckling beräknas och värderas. Trafikverket måste verka för att de regionala nyttorna som arbetspendling, flerkärnighet och regionförstoring ska väga tungt i val av sträckning för den nya järnvägen.

Bytespunkt Flemingsberg och nedsänkning av väg 226

I Huddinge sker en kraftig utveckling av den regionala stadskärnan Flemingsberg. Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn är en förutsättning för att Flemingsberg ska kunna utvecklas i nuvarande takt med sikte på 50 000 arbetsplatser och 18 500 nya bostäder inom Spårväg syds influensområde. För utvecklingen i Flemingsberg krävs en ny bytespunkt, inklusive nedsänkning av väg 226 genom Flemingsberg. Flemingsberg pekas ut som en brist i gällande länsplan, men saknas i det förslag till länsplan som varit ute på remiss. Bytespunkten, inklusive nedsänkning av väg 226, behövs för att få full effekt av beslutade investeringar som Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn, för

¹ Södra Stockholmsregionen, kapacitetsbrister i järnvägssystemet på längre sikt inklusive följd effekter av nya stambanor



Datum
2022-01-19

Diarienummer
KS-2021/2817.109

kommande behov till följd av ytterligare spår samt för möjligheten till effektiva byten för nationella, regionala och lokala resor,

Denna nedsänkning kan också ha betydelse för riksintresset Västra stambanan genom Flemingsberg, såväl befintliga som nya spår. Det finns risk för översvämning och starka vattenflöden till följd av skyfall i området, bland annat tvärs över befintliga spår söder om stationen. Åtgärden nedsänkning av väg 226 kan påverka förutsättningarna på platsen och behöver ingå vid en bedömning av åtgärdsbehov.

Huddinge kommun anser att objektet bytespunkt Flemingsberg, inklusive nedsänkning av väg 226, måste prioriteras i antingen länsplan eller nationell plan så att utredning och planering kan påbörjas inom denna planperiod, även om full finansiering kan åstadkommas först i senare planeringsomgång.

Synpunkter på övriga namngivna objekt i förslag till nationell plan

Förutom Tvärförbindelse Södertörns som är fullständigt finansierad inom planperioden så är Huddinge kommun även nöjd med att Förbifart Stockholm och de kapacitetsförstärkningar som är kopplade till dessa objekt finns med i förslaget till nationell plan. Huddinge kommun ser även positivt på att Spårväg syd med tillhörande cykelobjekt finns med.

I förslaget pekas utredning av Stockholm central och Tomtebodas bangård ut, vilket Huddinge anser är positivt då kapaciteten i järnvägsinfrastrukturen behöver öka. Huddinge kommun ser också positivt på att satsningar sker på en mer attraktiv tågtrafik genom upprustning av tunnlar samt signaloptimering på Västra stambanan för att minska problemen med störningar i tågtrafiken. Huddinge kommun förutsätter att dialog förs mellan Trafikverket och kommunen i ett tidigt skede gällande eventuell reservation av mark för att möjliggöra åtgärderna.

För Huddinge kommun

Love Bergström

Ordförande samhällsbyggnadsutskottet

Beslut i detta ärende har fattats av Samhällsbyggnadsutskottet den 22 februari 2022