



Initiativ från staden för byggande av Tvärförbindelse Södertörn

I samband med majoritetsbildandet i Stockholms läns landsting har ett olyckligt beslut tagits om att åren framöver stoppa arbetet med Tvärförbindelse Södertörn. Detta trots att projektet är av stor regional betydelse, inte minst för Stockholms stad.

Stadens miljardinvesteringar i Norvik i Nynäshamn innebär att omfattande godstrafik via Norvik kommer att försörja stora delar av Östra Mellansverige och inte minst vår tätbefolkade Stockholmsregion. Norviks hamn kommer också att minska miljöbelastningen väsentligt då godset får kortare transportsträckor, jämfört med transporter från hamnar i södra och västra Sverige där en huvuddel idag går via lastbil genom landet till Stockholmsregionen. Kapacitetsbegränsningen som finns på järnvägssystemets stambanor till och från Stockholm innebär att tåg tyvärr inte räcka för utökad godstrafik, trots planerad upprustning av dessa. Norviks hamn kommer att öppna för verksamhet år 2020.

Tvärförbindelse Södertörn blir cirka 20 km lång varav 6 km kommer att gå i tunnel. Vägen kommer också att möjliggöra en bättre kollektivtrafik och underlätta arbetspendlingen i regionen. Den stora regionala obalans som råder i Stockholmsregionen, där hälften av befolkningen bor i södra delen av länet medan endast en tredjedel av arbetsplatserna finns där, är ett allvarligt problem. Tvärförbindelsen kommer påtagligt underlätta inte bara kommunikationerna utan även innebära välkommen och ökad arbetsplatslokalisering i denna del av Stockholmsregionen.

En tvärförbindelse Södertörn kommer alltså minska belastningen på väg 73, korta varutransporterna rejält i Östra Mellansverige och minska antalet olyckor där lastbilar är inblandade. Även om en andel av godstransporterna också kommer att gå via järnväg till och från Norvik kommer de kortare transporterna, under 20-30 mil, främst gå via lastbil.

Ett stort regionalt stöd finns också för projektet. I styrelsen för Storsthlm, det regionala samarbetsorgan som finns mellan samtliga kommuner i länet, togs ett enigt beslut med samtliga partier om att Tvärförbindelse Södertörn måste prioriteras före en Östlig Förbindelse. Även ur detta perspektiv är landstingsmajoritetens beslut att stoppa Tvärförbindelse Södertörn åren framöver mycket olyckligt.

Regeringen har beslutat om en nationell plan där cirka hälften av pengarna, 4,6 miljarder, finns anslagna för tvärförbindelsen. Om projektet skall komma igång måste arbetet omgående påbörjas, både i staden och i regionen, för att kunna förhandla fram en finansiering med allmänna, privata och statliga medel. Då Tvärförbindelsen uttryckligen är prioriterad av kommunerna i länet före annan stor väginfrastruktur i regionen får inte processen med Tvärförbindelse Södertörn nu stanna upp.

Det är viktigt att framhålla att vi kan se en fortsatt kraftig befolkningstillväxt i regionen i kombination med en fortsatt hög ekonomisk tillväxt. Detta innebär att trots beslutade



Socialdemokraterna

utbyggnader av vägnätet som exempelvis Förbifart Stockholm så kommer situationen tydligt förvärras om inte nödvändiga investeringsåtgärder vidtas. Trängseln påverkar också regionen negativt vilket tydligt redovisas i den regionala utvecklingsplanen RUF5.

Denna utveckling påverkar i hög grad framkomligheten på kommunala gator och särskilt i den centrala regionkärnan, samt även i de regionala stadskärnorna och i andra delar av regionen med stora mängder vägtrafik. Dagens kapacitetsbrist över Saltsjö-Mälarsnittet minskar när Förbifart Stockholm har färdigställts. Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn utgör tillsammans med Norrortsleden en yttre tvärled för vägbunden trafik som knyter samman de regionala stadskärnorna med varandra i relationer som i nuläget inte har goda kopplingar.

Det är också viktigt att framhålla att vi utöver detta särskilt måste genomföra omfattande investeringar i tunnelbana och annan kapacitetsstark kollektivtrafik.

Mot denna bakgrund är det viktigt att inte Stockholms stad och kommunerna på Södertörn accepterar denna stagnationspolitik som landstingsledningen bestämt skall gälla de närmaste åren. En sådan politik vore förödande för den regionala utvecklingen och sammanhållningen och innebär både ett stort bakslag för verksamheten i Norviks Hamn samt för möjligheterna att komma tillrätta med den regionala obalansen i regionen.

Mot denna bakgrund föreslår jag att kommunfullmäktige beslutar:

Att godkänna denna inriktning för arbetet med Tvärförbindelse Södertörn

Att Stockholms stad tar initiativ till förhandlingar med berörda kommuner, privata intressenter samt staten om en fullständig finansiering av Tvärförbindelse Södertörn.

Att Stockholm stad uppvaktar landstinget med krav på att de bidrar till regional utveckling istället för att stoppa densamma.

Stockholm den 26 november 2018

Jan Valeskog (S)