

# Motion till riksdagen

1988/89:T360

av Ylva Annerstedt (fp)

Flerårsplaner för trafikanläggningar i Södertälje kommun

---

## Bakgrund

För närvarande gäller tre planer för byggande av allmänna vägar samt statskommunvägar: Flerårsplan för byggande av riksvägar (1988–1997) samt d:o för byggande av länsvägar (1988–1997) reglerar byggandet av allmänna vägar där vägverket är väghållare. Den förra fastställs av vägverket och den senare av länsstyrelsen. Fördelningsplan för byggande av statskommunvägar (1988–1997) reglerar bidragen för byggande av de vägar och gator för vilka kommunen är väghållare. Gällande fördelningsplan är fastställd av regeringen (1988-06-09).

Riksdagens trafikpolitiska beslut medför bl.a. följande förändringar:

- Fördelningsplanen upphör att gälla den 31 december 1988
- Fleråriga riksvägar skall innehålla också sådana riksvägar som i dag är statskommunala
- Flerårsplan för länsvägar ersätts med en länstrafikanläggningsplan som skall omfatta statliga länsvägar och statskommunvägar som inte är riksvägar, kollektivtrafikanläggningar och länsjärnvägar.

Förenklade planer med ovanstående innehåll skall upprättas under 1988 och fastställas före den 1 januari 1989.

Dessutom gäller följande:

- Generella bidraget för byggande till väghållande kommuner uphör.
- Statsbidrag för cykelleder samt anordningar och åtgärder som främjar viss busstrafik renodlas till att gälla enbart cykelleder och kan sökas av alla kommuner.
- Bidragsunderlaget för kollektivtrafikåtgärder utökas.

Det anges i förutsättningarna, att för att förenkla upprättandet av planerna och samtidigt skapa så stor handlingsfrihet som möjligt inför planeringsomgången för åren 1991–2000 skall fullständiga planer endast tas fram för de tre första åren med en utblick mot åren fyra och fem. Därefter skall resterande objekt i nu gällande planer endast listas upp:

### **Flerårsplan riksvägar (1988–1997)**

Vägverket fastställde planen den 21 december 1987.

Södertälje har två objekt ingående i planen. Genomfarten rv 57 i Järna är upptagen till ombyggnad 1993. Förbifart Järna, rv 57, är planerad att utbyggas 1994–1995. Objekten är placerade som nr 8 respektive 9 av totalt 16 objekt i länet.

### **Fördelningsplan statskommunvägar 1988–1997**

Planen fastställdes av regeringen den 9 juni 1988 sedan vägverket och länsstyrelsen i länet haft skilda uppfattningar om objekten i planen.

Södertälje har två objekt ingående i planen. Vegatunneln, gång- och cykelport under Stockholmsvägen, är upptagen till byggande 1993–1994. Viksängsleden/Saltsjöbron är planerad att hyggas 1996–1997. Objekten är placerade som nr 16 respektive 24 av totalt 31 objekt i länet.

Vid jämförelse med dessförinnan gällande planer (1984–1993) kan konstateras att

- Förbifart Järna på rv 57 har senarelagts från 1987 till 1994
- Genomfart Järna på rv 57 är nytt objekt
- Vegatunneln har senarelagts från 1991 till 1993
- Viksängsleden/Saltsjöbron har senarelagts från 1991 till 1996.

I sitt remissyttrande, 87-07-29, hemställde kommunen att

- Viksängsleden/Saltsjöbron skulle placeras för medelstilldelning senast 1992
- Utbyggnad av trafikplats Jakobsdal, kopplad till Sagoleden, skulle upptas i flerårsplanen
- Ny trafikplats på E4 vid kommande fjärrtågsstation Södertälje Syd skulle ges utrymme i flerårsplanen.

Härjämte anfördes att nya vägförbindelser borde utbyggas i samband med järnvägsombyggnader i Järna.

Med anledning av bl.a. de stora senareläggningarna av objekten i de fastställda planerna för perioden 1988–1997 gjorde kommunen en uppvaktningsplan på kommunikationsdepartementet den 26 augusti 1988. Det framhölls särskilt i Saltsjöbron betydelse som medel att nå flertalet av de mål som anges i det nyligen fattade trafikpolitiska beslutet.

Vid uppvaktningen påmindes också om den gemensamma förutsättning, som parterna i avtalet om bl.a. ny fjärrtågsstation, Södertälje Syd, arbetade med. Det ansågs allmänt som en självklarhet att stationslokaliseringen krävde direkt anslutning till rv E4 genom en ny trafikplats.

### **Viksängsleden/Saltsjöbron**

I vägverkets promemoria (88-09-29) med anledning av upprättade förenklade planer framgår bl.a. att ytterligare behov av investeringar i kollektivtrafi-

kanläggningar före år 2000 finns. I planen upptagna kollektivtrafikobjekt härrör från en inventering av objekt med "planerade" byggstarter till omkring mitten av 1990-talet. Stor risk föreligger alltså att bl.a. Saltsjöbron kan komma att senareläggas ytterligare om inte investeringsramarna i länsstrafikanläggningsplanen utökas eller betydelsen av Saltsjöbron utbyggnad blir uppenbarad för fastställelsemyndigheten.

I det underlag (1987-12-10), som vägverket överlämnade till regeringen inför senaste fastställelseprövningen, var Saltsjöbron upptagen som objekt nr 20 av totalt 36 objekt med medelstilldelning under åren 1993-1994, alltså med en senareläggning av 2 år utifrån då gällande planer. I den sedermera av regeringen fastställa planen har Saltsjöbron senarelagts ytterligare 3 år till totalt 5 år!

Under den tid som fastställelseprövningen ägt rum har den trafikpolitiska propositionen framlagts. Riksdagen fattade det trafikpolitiska beslutet i princip vid samma tidpunkt, juni 1988, som regeringen fastställde fördelningsplanen. För var och en torde det vara obegripligt med en sådan diskrepans mellan ord och handling som medför en sådan senareläggning av Saltsjöbron. Med ett sådant handlingssätt blir trovärdigheten i vägplaneringen och tilltron till planeringssystemet allvarligt ifrågasatta. Dessa kan inte återupprättas om inte värderingar inom statlig och regional planering görs gemensamma så att den lokala planeringen får en tillfredsställande grund att utgå ifrån. Som resultatet nu visar beträffande Saltsjöbron blir förhållandet i stället motsatt.

I det trafikpolitiska beslutet betonas bl.a. statens ansvar för det övergripande vägnätet. Då Viksängsleden/Saltsjöbron blir en del av detta såsom primär länsväg (väg 225), är det förvånande att objektet inte tidigarelagts. I regeringens föreskrifter (pkt 10) anges att "möjligheterna att inordna angelägna kringfartsleder och förbifarter genom tidigareläggning av sådana byggprojekt i gällande planer bör särskilt beaktas". Detta har uppmärksamats i vägverkets föreskrifter enbart beträffande riksvägar trots att det torde vara allmängiltigt i regeringens föreskrifter. Viksängsleden/Saltsjöbron är uppenbarligen en sådan angelägen kringfartsled.

Med hänsyn till övriga investeringar i infrastrukturen och för samordning med trafikeringsstarten av fjärrtågsförbindelsen över Södertälje Syd bör Viksängsleden/Saltsjöbron inplaceras så att objektet är trafikerbart under 1994. Lämplig påbörjandetidpunkt blir då 1992. Skulle så inte ske, står kommunen inför såväl en oacceptabel trafiksituation som stora extrakostnader i form av reinvesteringar i Marenbron.

### **Riksväg 57 förbi och genom Järna**

Som ovan nämnts skulle särskilt beaktas möjligheterna att tidigarelägga förbifarter. I vägverkets promemoria anges att två sådana ingår i gällande plan, nämligen väg 57 förbi Järna, samt väg 73 Fors-Jordbro. Möjligheterna att tidigarelägga Förbifart Järna, anges det "är f.n. osäkra på grund av projekteringsförutsättningarna, bl.a. vad gäller utformning vid korsning av planerade järnvägsspår". Vägverkets ställningstagande synes vara grundat på ett missförstånd. Detta framgår efter samråd med SJ/Banverket. Tvärtom

torde förutsättningarna i stället ha förbättrats genom det avtal som under-  
tecknats beträffande ändrad dragning av fjärrspåren (Södertälje Syd). En  
tidigareläggning av Förbifart Järna är alltså såväl möjlig som önskvärd från  
miljö- och säkerhetssynpunkt. Kommunen förutsätter därför att planen  
justeras så att förbifarten tidigarelägges.

### **Trafikplats E4 vid Södertälje Syd**

Beslut har fattats om ändrad dragning av fjärrspår mellan Flemingsberg och  
Järna. Som grund för detta har legat ett trafikeringsunderlag som skapas,  
eller snarare tillvaratas, genom byggande av ny fjärrtågs- och lokaltågssta-  
tion, Södertälje syd. Avtal härom har träffats mellan staten, Stockholms läns  
landsting, SJ, Banverket och Södertälje kommun. Då såväl beslut som avtal  
bygger på förutsättningen av direktanslutning till det övergripande vägnätet i  
form av ny trafikplats på E4 är det förvånande att denna inte ingår i upprättad  
plan. För att fullständig samordning ska uppnås och givna förutsättningar  
infrias erfordras att trafikplatsen utförs så att den kan tas i trafik under 1994.

### **Jakobsdals trafikplats och Sagoleden**

Utbyggnad av Sagoleden och ett fullständigande av Jakobsdals trafikplats  
med syddriktade ramper utgör en angelägen fortsättning av Viksängsleden/  
Saltsjöbron för ett mer komplett trafikledssystem. Åtgärderna har tydlig  
förbifartskaraktär och skulle minska genomfartstrafiken i tätorten. Tidigare  
har hävdats att utformningen av en trafikplats vid Jakobsdal varit oklar.  
Kommunen har dock nyligen presenterat en trafikteknisk lösning för  
vägförvaltningen, som tillfredsställer även anslutningsmöjligheter av väg 225  
i framtida sträckning. Några tekniska hinder synes alltså inte föreligga.

Såväl för storstadsregionens trafikföring som för att målen i det trafikpoli-  
tiska beslutet skall uppfyllas är det nödvändigt att en omprioritering görs i  
planerna i enlighet med vad som anförs i motionen.

### **Hemställan**

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att de i  
motionen angivna trafikanläggningarna bör tidigareläggas i revisionen  
inför planperioden 1991–2000.

Stockholm den 25 januari 1989

*Ylva Annerstedt (fp)*