

Motion till riksdagen

1989/90:T209

av Lennart Andersson och Sören Lekberg (båda s)
Södertälje – en knutpunkt i Mälarenregionen

Den 24 augusti 1988 tecknade SJ, banverket, Stockholms län landsting och Södertälje kommun ett avtal om finansiering av en järnväg enligt Södertälje Syd-alternativet. Av starka regional- och trafikpolitiska skäl beslöts att den s.k. Grödingebanan skulle dras söder om Stockholm via en nya station i södra delen av Södertälje–Södertälje Syd – trots merkostnader på drygt 400 milj. kr. för spårdragning och stationer.

Skälet till denna satsning på Södertälje Syd var regional- och trafikpolitiska. Sydalternativet ger möjlighet att få dels en fjärrstation, dels en lokal-tågstation i direkt anslutning till motorvägnätet i Stockholmsregionen via en särskild trafikplats. Genom god tillgänglighet från motorvägarna till såväl långtidsparkering för fjärrtågsresenärer som infartsparkering för pendlare (totalt ca 1 000 parkeringsplatser) skulle Sydlösningen avlasta vägnätet och minska biltrafiken.

Södertälje Syd har också förutsättningar att utvecklas till viktig regional knutpunkt i en integrerad Mälarenregion genom banverkets och SJ:s planer på en Svealandsbana/Mälarenbana. Det goda kommunikationsläget utgör förutsättningen för en förskjutning av utbudet av arbetsplatser, utbildning och tjänster av regional betydelse söderut till Södertälje, vilket stärker Södertörnskommunerna och stora delar av Södermanland. Av detta skäl beslöt även Södermanlands läns landsting och Eskilstuna, Nyköpings och Strängnäs kommuner att anvisa 70 milj. kr. för anslutning av den framtida Mälarenbana till Södertälje Syd.

Södertälje avviker från kommunerna i Storstockholm

Under 1980-talet har den socioekonomiska segregationen ökat inom Stockholms län. Norrkommunernas försprång växer när det gäller befolkningens utbildning och yrkesstruktur och t.o.m. dödligheten ökar nu i vissa söderkommuner trots att den går ner för länet i sin helhet. För Södertäljes del visar sig denna obalans bl.a. genom att kommunen har länets högsta arbetslöshet och att siffran ligger ca 100 % över länsgenomsnittet. I november 1989 redovisade länet en arbetslöshet på 0,6 % och Södertälje på 1,2 %, vilket t.o.m. är över riksgenomsnittet på 1,1 %. Denna obalans förstärks om man inte fullföljer den regionalpolitiska satsningen för Södertörn och Södermanland som Södertälje Syd är.

För att fullfölja den regionalpolitiska satsningen krävs kraftfulla insatser för att bygga ut infrastrukturen bl.a. genom att

- Arlandabanan byggs ut till Södertälje Syd
- Mäljarbanan byggs ut enligt SJ:s och banverkets önskemål
- vissa väginvesteringar prioriteras.

Arlandabanan

Södertälje ligger i dag ca 80 km från Arlanda flygplats. Beroende på trafiksvårigheterna i Stockholm är dock restidsavståndet betydligt större än vad man kan vänta sig. Detta problem gäller för övrigt för alla resenärer söder om Stockholm. Det är därför angeläget att den planerade järnvägen till Arlanda flygplats redan från början går från Södertälje.

Mäljarbanan

Norra Södermanland får som region ett allt starkare samband med Stockholmsregionen. Ett konkret samarbete mellan berörda kommuner och andra intressenter har utvecklats inom Svealandsbaneprojektet. Med Svealandsbanan och en utbyggd trafik kring Mälaren skapas förutsättningar för en avlastning av den överhettade Stockholmsregionen. Enligt riksdagsbeslut 1988 ingår Svealandsbanan numera också som en del i samordnad trafiklösning för hela Mälardalen. För att inom rimlig tid nå denna krävs emellertid att staten ökar banverkets investeringsram enligt SJ:s och banverkets önskemål och på andra sätt aktivt medverkar till finansieringen av dessa investeringar.

Prioriteringar av vissa väginvesteringar

Stationen Södertälje Syd skall vara klar när Grödingebanan öppnar för trafik 1994/95. En nödvändig förutsättning för hela Syd-projektet är att också trafikplatsen vid E 4 är klar 1994/95.

En förutsättning för en god regional utveckling av denna del av Södertörn är att Södertälje får ytterligare en förbindelse över kanalen. Det bästa läget för en sådan förbindelse är Saltsjöbron. Förutsättningarna för en utveckling av Syd kräver bl.a. goda förbindelser med väg 225 mot södra delen av Södertörn och Nynäshamn. Bron skall kopplas till E 3/E 4 via Sagoleden och en ny anslutning vid Jakobsdals trafikplats.

Ny Strängöverenskommelse

Sammanfattningsvis är det av största vikt att en rad åtgärder vidtas för att stärka den södra regiondelen i Stockholms län och förbättra sambanden med Södermanland och Mälardalen. En utbyggnad av infrastrukturen har här en central betydelse. Den reguljära medelstillelningen är inte tillräcklig för att inom rimlig tid kunna genomföra alla högt prioriterade projekt. En särskild satsning i likhet med den som gjordes i den s.k. Strängöverenskommelsen i början av 1980-talet erfordras för södra delen av Stockholms län och Södermanland.

Hemställan

Mot. 1989/90

T209

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utbyggnad av infrastrukturen i södra delen av Mälardalsområdet.

Stockholm den 23 januari 1990

Lennart Andersson (s)

Sören Lekberg (s)

