

## Motion till riksdagen 2023/24:2610

av **Kerstin Lundgren (C)**

# Motorvägstunnel under Södertälje kanal

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att inleda bygget av en motorvägstunnel under Södertälje kanal för att säkra förbindelserna till och från Stockholm via förbindelserna E4/E20 genom Södertälje och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Sverige befinner sig i ett nytt säkerhetspolitiskt läge. Södertälje kommun härbärgerar flera stora strategiska trafikprojekt som staten bär ansvaret för. Det handlar främst om motorvägsbron som binder samman E4 och E20 och är central för försörjningen av Stockholmsområdet men även via Förbifart Stockholm för transporter till/från norra Sverige. Mälarbron och Saltsjöbron utgör idag möjliga reservleder men de är samtliga lätta att slå ut.

Reservbroarna är idag en återkommande källa till problem för den interna trafiken i Södertälje. Nu har kommunen drabbats av de omfattande problem som följer av den omläggning av slussen och kanalen genom Södertälje som Sjöfartsverket ansvarar för.

Och alltjämt är sårbarheten hög gällande E4/E20 genom Södertälje. Sträckans sårbarhet i fredstid blev uppenbar för alla på midsommaraftonen den 24 juni 2016. Då fick många bilister fira aftonen på ett oväntat sätt – på E4:an. Bron över Södertälje kanal i södergående riktning var till följd av en olycka avstängd och skulle vara så länge. Det var komplicerat, både att återställa och för alla drabbade företag och bilister som fick svårt att nå sina mål. Läget var smått kaotiskt och kom att bli dyrbart för många. För Södertäljeborna blev det bara ännu en i raden av belastningar då kvarvarande broar för stadens trafiknät korkades igen. När sedan påfarten från Viksängsleden till Saltsjöbron fick stängas för lokal trafik återstod Mälarbron med en vägbana avstängd för reparation. Den situation som rådde visar återigen hur sårbar sträckan förbi Södertälje kanal är. Utan byggnationen av Saltsjöbron hade läget blivit katastrofalt. Detsamma hade gällt om Saltsjöbron samtidigt blivit skadad.

Frågan om den strategiska infrastrukturens sårbarhet måste inte minst i dagens säkerhetspolitiska läge ges väsentligt större uppmärksamhet i den statliga planeringen inför kommande planperiod. Vad görs om olyckan är framme eller om ett sabotage eller terrordåd sker? Hur ser planeringen ut, och vilka åtgärder ska omedelbart dras igång? Här gällde det två av våra europavägar som i södergående riktning skars av till följd av en olycka.

Även vid normal funktion innebär motorvägsbron över Södertälje kanal en flaskhals. På båda sidor om bron har motorvägen tre körfält medan bron enbart har två körfält. Det innebär i sig en ökad risk för olyckor genom köbildning och snabba inbromsningar. Nu ligger i planen att motorvägen ska breddas. Men det förändrar inte sårbarheten. Frågan om en förstärkt kapacitet för motorvägen genom Södertälje måste nu bli föremål för en särskild översyn. Kostnaden för brohaverier är betydande för hela samhället och självklart för näringslivet. Frågan om att istället för broar satsa på en motorvägstunnel under kanalen måste på allvar utredas och göras till en del av den långsiktiga planeringen för hållbar infrastruktur i Stockholmsregionen.

Härutöver måste frågor kopplade till hur reservkapaciteten kan förbättras och vilka åtgärder som behöver vidtas för att det snabbare ska gå att åtgärda ett brohaveri prövas i en sådan översyn. Detta bör ges regeringen till känna.

*Kerstin Lundgren (C)*