

Remissyttrande från Södertörnskommunerna på inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Regeringen gav i juni Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037.

Inriktningsunderlaget syftar till att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar som underlag till regeringens infrastrukturproposition. När riksdagen sedan har slagit fast planperiod och ekonomiska ramar, följer åtgärdsplaneringen i syfte att ta fram en ny nationell plan och länsplaner för transportinfrastrukturen.

Den 15 januari överlämnade Trafikverket inriktningsunderlaget till regeringen samtidigt som det remitterades till berörda remissinstanser.

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram och sitt mångåriga samarbete, tagit fram det här gemensamma remissvaret på inriktningsunderlaget. Vid behov lämnas också kommunspecifika synpunkter av respektive kommun.

Remissvaren ska lämnas till Regeringskansliet senast den 15 april 2024.

Södertörn bidrar till utveckling och tillväxt

De åtta Södertörnskommunerna samverkar med fokus på gemensam nytta och driver ett mångårigt och långsiktigt utvecklingsarbete tillsammans. Vår vision lyder:

”Södertörn leder Sveriges starka och hållbara tillväxt”.

Idag bor över 500 000 människor på Södertörn. Förutsättningarna är goda för såväl ett ökat bostadsbyggande som utveckling av arbetstillfällen både på kort och lång sikt, men det kräver fullföljda insatser i infrastrukturen för förbättrad tillgänglighet, framkomlighet och pålitlighet.

På Södertörn finns fyra regionala stadskärnor; Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen, Haninge centrum och Södertälje. Utbyggnaden av de regionala stadskärnorna stärker möjligheterna till en sammanhållen och hållbar region.

Södertörns kommunerna har en gemensam syn på Södertörns framtida samhällsplanering och infrastruktur och har tillsammans gjort en kraftfull prioritering kring vilka åtgärder vi anser är absolut nödvändiga för att uppnå en tillgänglig och konkurrenskraftig huvudstadsregion.

De systempåverkande åtgärderna är:

- **Ny passage under Södertälje kanal** är nödvändig för att minska sårbarheten, för att viktiga samhällsfunktioner och Stockholmsregionens varuförsörjning inte ska riskeras att slås ut. Nuvarande passage för E4/E20 över Södertälje kanal är en av landets mest sårbara vägsträckor. En mycket stor del av Stockholmregionens gods-försörjning sker via denna vägsträcka. Störningar, olyckor och kriser får direkt stora konsekvenser i Stockholm-Mälarenregionen och kan få långtgående konsekvenser för hela landet. Med en ny passage i tunnel skapas ett robust transportsystem som står emot dessa störningar. En ny passage är också en förutsättning för näringslivets fortsatta tillväxt och genom att den skapar ökad kapacitet för kollektivtrafik underlättar den kompetensförsörjningen i regionen. Medel för en ny passage under Södertälje kanal måste avsättas i nästa nationella plan.
- **Ny bytespunkt i Flemingsberg inklusive nedsänkning av väg 226** krävs för att förbättra den nationella och storregionala tillgängligheten och skapa goda förutsättningar för ett framtida ökat kollektivtrafikresande. För att åstadkomma en effektiv bytespunkt är nedsänkningen av väg 226 en förutsättning. Bytespunkten, inklusive nedsänkningen av väg 226, behövs som en del i en effektiv trafikförsörjning och för att få full effekt av beslutade investeringar såsom Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn. Ostlänken bidrar till en utökad arbetsmarknad och bytespunkt Flemingsberg är därmed viktig för hela Stockholm-Mälarenregionen. Det finns behov av åtgärder för klimatanpassning av riksintresset Västra stambanan och bytespunkten möjliggör även för framtida behov av ytterligare spår. Bytespunkten, som nod för regional- och fjärrtågstrafik, avlastar andra delar av trafiksystemet såsom Stockholm Central och minskar därmed sårbarheten i hela järnvägssystemet. Medel för en ny bytespunkt i Flemingsberg inklusive nedsänkning av väg 226 måste avsättas i nästa planomgång.
- **Ny regional järnväg Järna – Flemingsberg via Södertälje syd** behövs för att säkra kapaciteten i Ostlänkens förlängning in mot Stockholm. Trafikverkets åtgärdsvalsstudie har visat på olika alternativ och en utredning behöver starta för att komma vidare i planeringen. Den nya järnvägen måste utformas så att den underlättar de regionala resorna och pendlingen inom Södertörn och Stockholmsregionen. För näringslivets konkurrenskraft är det avgörande med en god kompetensförsörjning och en väl fungerande

arbetspendling vilket en ny regionaljärnväg löser. Kapaciteten behöver också utökas för att möjliggöra en större överflyttning av gods från väg till järnväg. Medel för utredning av ny regional järnväg mellan Järna och Flemingsberg via Södertälje syd behöver avsättas i nästa planomgång.

- **Spår till Tyresö** behöver utredas för att långsiktigt framtidssäkra kollektivtrafikkapaciteten och minska sårbarheten på östra Södertörn. Medel för utredning av spår till Tyresö behöver avsättas i nästa planomgång. För att möta efterfrågan på arbetspendling med kollektivtrafik i närtid behöver också Gullmarsplan, som är en av Sveriges största bytespunkter, rustas upp. Medel för upprustning av bytespunkt Gullmarsplan behöver avsättas i nästa planomgång.
- **Dubbelspår på Nynäsbanan** behöver utredas för att skapa ett sammanhängande, robust och kapacitetsstarkt pendeltågssystem i Stockholm. Nuvarande järnvägsnät har flaskhalsar i form av enkelspår på kortare sträckor. Detta får påverkan på hela järnvägssystemet. Ett pålitligt pendeltågssystem är avgörande för en fungerande arbets- och bostadsmarknad. Dubbelspår på Nynäsbanan möjliggör också överflyttning av gods till järnväg från och till Norviks hamn. Medel för utredning av dubbelspår på Nynäsbanan behöver avsättas i nästa planomgång.

Södertörnskommunernas viktigaste synpunkter

Södertörnskommunerna vill framförallt lyfta fram följande synpunkter. Dessa utvecklas längre ner i remissvaret.

- Södertörnskommunerna vill att en ökad andel av medlen ska fördelas till länsplanerna samt att en större andel medel riktas till Stockholmsregionen. En stark huvudstadsregion gynnar hela landet.
- Det finns en stor potential för utveckling av nya bostäder och arbetsplatser i kommunerna på Södertörn, som kan tillvaratas genom att större satsningar på infrastruktur möjliggörs.
- Södertörnskommunerna utgår från att staten står fast vid de objekt som i inriktningsunderlaget benämns som så kallade bundna objekt. Det avser Tvärförbindelse Södertörn som har finansieringsavtal, samt Spårväg Syd som ingår i Sverigeförhandlingens objekt. Det är viktigt för förtroendet mellan stat och kommun och vårt gemensamma ansvar för utvecklingen i södra Stockholm.
- Södertörnskommunerna delar Trafikverkets bild att det sammantaget är angeläget att:
 - Rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen.
 - Vidta åtgärder för att klara klimat- och trafiksäkerhetsmål, klimatförändringar och yttre hot.
 - Hushålla med resurser genom minskade kostnader, prioritera noga och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda.

Utvecklade synpunkter på inriktningsunderlaget

Nedan redovisas Södertörns kommuneras synpunkter på inriktningsunderlaget.

Utökande ramar behövs

Trafikverket konstaterar att det inte är möjligt att inom nuvarande ram inrymma både de resurser som krävs för att upprätthålla infrastrukturens funktionalitet, återta visst eftersatt underhåll och samtidigt genomföra investeringarna i den nuvarande planen i planerad takt. Utifrån de scenarion som Trafikverket redovisar i inriktningsunderlaget anser Södertörns kommunerna att det är nödvändigt med en utökad ram på 20 %. Om detta inte möjliggörs nu, ökar underhållsbehoven och kostnaderna i omfattning och skjuts på framtiden.

Bundna objekt måste genomföras

I inriktningsunderlaget visas att pågående och bundna investeringar kommer att genomföras inom samtliga ramar, medan obundna investeringar och vidmakthållande av väg och järnväg samt till exempel trimnings- och miljöåtgärder och medel till länsplaner påverkas av ramens storlek.

Södertörns kommunernas tolkning av inriktningsunderlaget är att Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg syd räknas som bundna objekt genom sina finansieringsavtal och föreslås i inriktningsunderlaget att genomföras enligt nuvarande tidplan i samtliga ramnivåer. Detta är en förutsättning och absolut nödvändigt för en hållbar arbetspendling och omställningen av godstransporter till sjöfart via Norviks hamn.

Större andel till länsplanerna

Södertörns kommunerna anser att länsplanerna ska få ökad andel av statens investeringar i infrastruktur. Objekt på länsplanenivå samt mindre trimningsåtgärder inom områdena miljö, trafiksäkerhet, cykel och kollektivtrafik är viktiga verktyg i samhällsplaneringen och har den största potentialen till omställning mot hållbara resor och möjlighet att uppnå det transportpolitiska hänsynsmålet. Sådana åtgärder har generellt sett också hög beräknad lönsamhet. Samtidigt leder avvecklingen av stadsmiljöavtalen till en förskjutning av ansvar till länsplanerna. Här konstaterar Södertörns kommunerna att detta sammantaget kräver en ökad andel till länsplanerna av statens investeringsmedel.

Tydligare storstadsperspektiv och större andel till Stockholms län

Det finns en stor potential för utveckling av nya bostäder och arbetsplatser i kommunerna på Södertörn, som kan tillvaratas genom att större satsningar på infrastruktur möjliggörs. Södertörns kommunerna anser att staten bör öka andelen investeringsmedel till Stockholmsregionen för att möta de behov som finns i Södertörns kommunerna. Storstadsregionen med dess utpekade stadskärnor har särskilt goda förutsättningar att bidra till ett transporteffektivt samhälle med ett ökat hållbart resande. Med landets största trängselproblematik finns här också en stor

potential att styra om till hållbara resor och transporter samt att bidra till de nationella transport- och miljömålen.

Stockholmskommunerna fungerar som hela landets tillväxtmotor med en ekonomi som är avgörande för hela landet. Här bor över en femtedel av Sveriges befolkning på en sjundedel av landets yta och här genereras stora skatteintäkter från medborgare och näringsliv.

Stockholms län har stora behov av såväl nyinvesteringar som förbättrat underhåll. Goda och robusta förbindelser inom Stockholmsregionen, mellan Stockholm och övriga landet, samt mellan Stockholmsregionens hamnar till övriga Europa via sjöfarten, är av nationellt intresse vilket behöver tillmätas större vikt i den nationella planen.

Kollektivtrafiksatsningar i storstäderna

Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll i storstäderna för att möjliggöra tillgängliga och effektiva transporter. Detta får också bäring på det nationella transportsystemet genom avlastning av exempelvis stambanor och europavägar. Vidare ger en satsning på kollektivtrafik också effekter kopplat till mål om jämställdhet. Ett högkvalitativt kollektivtrafiksystem kan också utjämna socioekonomiska skillnader regionalt och lokalt. Som Trafikverket skriver har regionerna framfört behov av ökade satsningar på järnväg och medfinansiering av kollektivtrafik inklusive depåer.

Södertörns kommunerna ställer sig bakom dessa önskemål, och vill se möjligheter för nationell plan att i större utsträckning kunna medfinansiera stora strukturella satsningar som stombussar/expressbussar mellan utpekade regionala stadskärnor, förstärkning i kraftigt belastade radiella stråk och som avlastning i tvärrelationer. Detta är inga enskilda åtgärder, utan ett sammanhängande system av stomtrafik på väg. Beräkningsbara nyttor från sådana åtgärder bör också tas fram utifrån en sådan helhetssyn. Att satsa på ökad bussframkomlighet i ett i huvudsak redan existerande vägnät går också i linje med att vårda och bättre utnyttja den infrastruktur som redan finns. En utmaning är den samordning som krävs mellan många väghållare, kollektivtrafikmyndighet och trafikutövare, där ekonomisk stöttning från nationella medel kan utgöra faktorn som får åtgärderna att bli verklighet.

Vad gäller satsningar på kollektivtrafik på järnväg i Stockholmsregionen är även detta viktigt ur ett nationellt perspektiv. Det ligger i linje med att vårda och komplettera det järnvägsnät som finns för att möjliggöra en utökad arbetspendling och persontransporter, samt möjliggöra en överflyttning av godstrafik från väg till järnväg. För Södertörns kommunerna handlar det om en utbyggnad av dubbelspår på Nynäsbanan, ny regional järnväg mellan Järna och Flemingsberg via Södertälje syd, samt en förbättrad bytespunkt i Flemingsberg. När gods från exempelvis Norviks hamn med motsvarande cirka 1000 lastbilstransporter per dag delvis kan transporteras på järnväg samtidigt som personresor med pendeltåget fungerar utan störningar, bidrar det till en bättre fungerande arbetsmarknad och mer hållbara transporter. Ett effektivt nationellt intermodalt transportsystem med rätt

förutsättningar avseende ledtid, kostnad och klimatpåverkan är nödvändigt, precis som Trafikverket själva konstaterar.

Ökad samordning mellan europeiska och nationella anslag

Södertörnskommunerna vill se att staten inom ramen för kommande åtgärdsplanering utvecklar formerna för ökad samfinansiering mellan statliga och europeiska fonder och anslag. Det gäller främst inom området minskad sårbarhet i transportinfrastrukturen med Södertälje kanal som Södertörnsexempel, där det på europeisk nivå finns fler fonder med syfte att uppnå samma mål som de som redovisas i inriktningsunderlaget. Med ökad samfinansiering kommer vi tillsammans kunna klara de framtida samhällsutmaningarna inom sårbarhets- och klimatområdet mer effektivt.

Planeringsprocessen

Det är positivt och nödvändigt att Trafikverket arbetar för att minska kostnaderna för att bygga och underhålla infrastruktur, exempelvis genom effektivare upphandlingar och samverkan med entreprenörsmarknaden. Trafikverket öppnar också upp för att ompröva objekt i nationell plan om kostnader och nyttor förändras mycket under planeringsprocessen. Detta är relevant, och måste ske genom en transparent process med tydlig redovisning och kriterier för eventuell omprövning. Samtidigt måste kommuner, regioner och andra aktörer, såsom Trafikverket själva skriver, kunna lita på att staten håller de löften och avtal som de bygger sin egen planering på. Kommuner och regioner behöver tydliga spelregler för att kunna utvecklas med bostäder och arbetsplatser i anslutning till infrastrukturprojekt. Full nytta erhålls först när både bebyggelse och infrastruktur byggs ut tillsammans. Även om ett objekt lyfts ut för att nyttan understiger kostnaden kan tillgänglighetsbristen kvarstå. Särskild hänsyn behöver också tas till de objekt där kommuner, regioner eller andra aktörer är medfinansierare.

Trafikverket skriver vidare att planprocessen bör utvidgas till att bättre analysera, utforma och rekommendera även andra åtgärder än infrastruktur, som till exempel olika former av styrmedel och regleringar. Södertörnskommunerna tycker att det är positivt att styrmedel och regleringar kan hanteras inom planeringsprocessen, som en effektivare steg 1-åtgärd, samt som ett komplement till medel för åtgärder till fysiska åtgärder.

Södertörnskommunerna ser positivt på förslaget om att tillåta längre och tyngre transporter på väg men kräver resurser för att kunna anpassa infrastrukturen till BK4-nivå. Likaså har Trafikverkets förslag om miljökompensation utanför Trafikverkets egna anläggningar potential till bättre träffsäkerhet för att uppnå mål, men behöver utvecklas för att förtydliga konsekvenser och ansvarsfördelning. Även Trafikverkets förslag om en förändrad trafiklagstiftning för cykeltrafikens förutsättningar är intressant, exempelvis cykling mot enkelriktning. Södertörnskommunerna anser dessutom att en översyn av parkeringslagstiftningen kan behövas samt att Trafikverket bör ges större mandat att bekosta steg 1- och 2-åtgärder inklusive ekonomiskt stöd till kommuner för detta.

Totalförsvaret och krisberedskap

En robust infrastruktur i huvudstaden är av strategisk betydelse för totalförsvaret. En välplanerad infrastruktur underlättar samordning och logistik vid olika typer av kriser. En förstärkning på väg E4/E20 genom en ny passage under Södertälje kanal är en förutsättning för att minska sårbarheten och öka framkomligheten på den väg som binder samman Stockholms län med hela södra Sverige.

Klimatpåverkan

Södertörns kommunerna delar Trafikverkets bild att en omfattande elektrifiering är nödvändig för att uppnå målet om en fossilfri transportsektor samt instämmer i en önskan om översyn av fler styrmedel som kan öka fossilfria transporter för att kunna uppnå uppsatta klimatmål. Det kan gälla regleringar, prissättning, lagstiftning och trafikledning som Trafikverket själva nämner. Samtidigt önskar Södertörns kommunerna en tydligare redovisning av vilka de eventuella snedvridningseffekter som kan uppstå av styrmedelseffekter är, samt hur stat, region och kommuner i så fall skulle kunna agera för att kompensera för detta. Att inte hantera klimateffekter av transportsystemet nu genom att styra efterfrågan tillsammans med en minskning av de externa effekterna i form av utsläpp, skapar större kostnader framgent avseende klimatanpassningar.

Även om alla i remissvaret nämnda styrmedelsförslag inte ligger under Trafikverkets ansvar, är Trafikverket den aktör med den bredaste bilden av transportsystemets tillstånd och framtid. För att få till stånd en samlad översyn utöver den roll som Trafikverket direkt kan påverka i egenskap av transportinfrastrukturhållare, är det önskvärt att Trafikverket ges i uppdrag att tillsammans med andra myndigheter ta fram ett samlat förslag för att kunna nå uppsatta klimatmål inom transportområdet. Självfallet ska även kommuner och regioner i sin samhällsplanering samtidigt bidra till att möjliggöra för effektiva och tillgängliga transporter. För region Stockholms del handlar det exempelvis om att bygga ut och förtäta de regionala stadskärnorna, samt möjliggöra effektiva transporter inom, mellan och till och från dessa.

Ett framtidssäkrat transportsystem kräver samverkan

För att transportsystemet ska fungera väl krävs en bred samverkan mellan stat, regioner, kommuner, näringsliv med flera. Södertörns kommunerna önskar att detta utvecklas och förtydligas i inriktningsunderlaget.

Södertörns kommunerna bidrar gärna tillsammans med övriga aktörer för att framtidssäkra Sveriges transportsystem.

För Södertörns kommunerna:**Stina Lundgren**

Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

Sven Gustafsson

Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Sara Heelge-Vikmång

Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Anders Önbäck

Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

Marcus Svinhufvud

Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Arne Närström

Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Boel Godner

Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Anita Mattsson

Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö