

2017-09-29

# Södertörns gemensamt svar på förslag till länsplan i Stockholms län 2018-2029

## 1. Sammanfattning

Södertörns kommunerna anser att:

- Medel bör tillsättas för utredning och planering för att säkerställa Flemingsbergs funktion som regional stadskärna och bytespunkt inklusive resecentrum.
- Tvärförbindelse Södertörn ska finansieras och måste genomföras enligt hittills gällande tidplan. Objektet är inte fullt finansierat i nationell plan och Södertörns kommunerna vill lyfta behovet även i länsplaneyttrandet.
- Tidigare fattade överenskommelser och åtaganden i åtgärdsvalsstudier måste hållas för att säkerställa genomförandet av den planering som görs i kommunerna och som kommuniceras till omvärlden.
- Statens myndigheter måste samordna sig för att inte förhindra arbetet med att möta den efterfrågan på bostäder som finns och som avtalats om.

**Södertörns gemensamma prioriterade objekt sammanfattas i tabellen nedan:**

(objekten i **fet stil** är de som är helt finansierade i förslaget till länsplan)

<i>Åtgärder från nuvarande länsplan</i>	<i>Genomförande av åtgärder utifrån ÅVS</i>	<i>Mindre investeringar/ trimningsåtgärder</i>	<i>Utredningar</i>
Tvärspårväg syd <b>Riksväg 57</b>	Väg 226- Huddingevägen  Väg 225	Stombusslinjer på Södertörn  <b>Cykelsatsningar på Södertörn</b>	Resecentrum Flemingsberg

## 2. Inledning

Regeringen beslutade den 23 mars 2017 om direktiv till åtgärdsplanering. Det innebär att Trafikverket fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2018-2029. Trafikverket föreslår hur dessa medel ska fördelas på åtgärder för utveckling och vidmakthållande av transportinfrastrukturen i ett förslag till nationell transportplan. Parallellt ska länsplaneupprättarna ta fram förslag på trafikslagsövergripande länsplaner för regional infrastruktur.

Länsstyrelsen har nu tagit fram ett förslag till länsplan 2018-2029 och önskar få in synpunkter senast 30 november 2017. Slutligt förslag till länsplan kommer att överlämnas till regeringen 31 januari 2018. Regeringen förväntas sedan fatta beslut om de ekonomiska ramarna för länsplanen under våren 2018.

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram och sitt mångåriga samarbete, tagit fram detta gemensamma remissvar. Kommunerna lämnar också vid behov egna kompletterande synpunkter.

## 3. Södertörnskommunerna

### **Södertörns tillväxt bygger på en gemensam vision**

Södertörnskommunerna driver ett mångårigt utvecklingsarbete tillsammans och arbetar utifrån en gemensam vision:

*”Kommunerna på Södertörn är en attraktiv del av Stockholm-Mälardalenregionen, med en halv miljon invånare, som med tillväxt, mångfald och handlingskraft skapar livskvalitet och en långsiktig hållbar utveckling”*

Södertörnskommunerna växer starkt med fler bostäder och medborgare, fler företag och fler jobb. Vi planerar och arbetar sedan länge i linje med den regionala utvecklingsplaneringen och har en uttalad ambition att ställa om energianvändningen bort från fossila bränslen. En viktig del är utveckling och utbyggnad av de fyra regionala stadskärnorna – Södertälje, Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen och Haninge stad i en regional struktur. Dessa spelar en viktig roll i huvudstadsregionen.

Utbyggnaden av de regionala stadskärnorna stärker möjligheterna till en sammanhållen och hållbar region. Med ett ökat utbud av bostäder, arbetsplatser och utbildning i de fyra stadskärnorna ökar möjligheterna till en integrerad bostads- och arbetsmarknad. Utrymme och möjligheter skapas då också för de funktioner som bör finnas i den centrala delen av huvudstaden. En sådan utveckling stärker hela regionens konkurrenskraft och bidrar till att skapa en regional balans.

Tillgänglighet och framkomlighet är avgörande för att binda ihop regionen och nå de regionala stadskärnorna. Flera målpunkter och tvärförbindelser i regionen skapar ett robustare transportsystem som bättre tål störningar. Med utvecklade regionala stadskärnor på Södertörn blir trafikströmmarna i regionen bättre fördelade och kapaciteten i transportsystemet blir bättre utnyttjad. De faktiska restiderna kan minska och tillgängligheten till viktiga målpunkter blir bättre.

Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna knyts samman med attraktiv spårtrafik. I avvaktan på det bör stombusstrafik skapas mellan stadskärnorna.

Att utveckla och stärka de regionala stadskärnorna med bostäder, arbetsplatser, utbildning, service och annat utbud - tillsammans med utbyggnad av infrastruktur för gång, cykel, kollektivtrafik och vägtrafik - är långsiktiga processer som kräver uthållighet och samarbete kring en gemensam vision.

### **Södertörns utveckling**

Bostadsbyggandet håller hög takt och Södertörns kommunernas uttalade ambition är att skapa förutsättningar för minst 100 000 bostäder till 2030.

Södertörn har nu en snabbare företagstillväxt än Stockholms län i sin helhet. Antalet företag och anställda på Södertörn växer också snabbare och mer än vart tredje företag på Södertörn är en snabbväxare. Industri- och logistikområdet Almnäs/Mörby (Stockholm Syd) fortsätter att utvecklas kraftfullt med 40 nya företag lokaliserade till området i Nykvarn/Södertälje. Beslutet om utbyggnaden av Norviks hamn kommer också att ha en positiv inverkan på utveckling och tillväxt på Södertörn.

Med ett ökat företagande och fler arbetsplatser på Södertörn ökar möjligheten till sammanhållning och social hållbarhet i regionen med ett större utbud av arbetsplatser och kompetens. Liksom för bostäder kräver ett ökat företagande och fler arbetsplatser en förbättrad tillgänglighet och framkomlighet till olika målpunkter i regionen. En utbyggd infrastruktur som medger förbättrad kollektivtrafik på spår och väg är en förutsättning för att även bryta segregation och utanförskap samt förbättra matchningen på arbetsmarknaden.

Förutsättningarna är goda för ett ökat bostadsbyggande och näringslivstillväxt på Södertörn både på kort och lång sikt men det kräver fullföljda insatser för förbättrad tillgänglighet och framkomlighet både mellan de regionala stadskärnorna och in till regioncentrum. Kapacitetsförstärkningar krävs för såväl kollektivtrafik, vägtrafik som för de regionala cykelstråken. Vi ser att det är grundläggande för den utveckling som pågår att planerade strukturer blir genomförda – att gemensamma regionala kontrakt som slutits också hålls.

En växande storstadsregion innebär större godsflöden och behov av en effektiv varudistribution. Södertörns kommunernas gemensamma satsning på samordnad

TYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJE  
RTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDE  
EMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSAL  
AMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSH  
TYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJE  
RTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDE  
EMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSAL  
AMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSH

varudistribution har lett till effektiviseringar och klimatvinster men det krävs ytterligare satsningar i form av smarta tjänster och nytänkande för att möta behoven i samband med att e-handeln växer och digitaliseringen ökar. Fördelningen av godsflödena kommer att förändras genom etableringen av Norvik. För att kunna hantera godsflödena krävs ett proaktivt arbete för att kunna hantera detta med olika transportslag.

### **En robust trafikinfrastruktur som klarar av att försörja en växande region**

Trafikinfrastrukturen på Södertörn är mycket sårbar, vilket har visat sig vid flera tillfällen, bland annat vid olyckan på motorvägsbron över Södertälje kanal sommaren 2016. I detta yttrande lyfter vi från Södertörn flera åtgärder som ökar kapaciteten samtidigt som de minskar sårbarheten på Södertörn, vilket är en förutsättning för att den tillväxt vi ser i Stockholmsregionen ska fortsätta. Digitaliseringen kan genom förbättrade tjänster inom transportsektorn bidra till att människor kan göra smarta val före och under sin resa. Bra trafikinformations- och reseplaneringstjänster bidrar till att avlasta och effektivisera transportsystemet.

## 4. Södertörns egna prioriteringsgrunder

Vi ser gemensamma behov preciserade i fem punkter:

1. Strukturerande kollektivtrafiksatsningar mellan de regionala stadskärnorna samt in mot regioncentrum.
2. Storregional tillgänglighet och förbättrad internationell uppkoppling (med kollektivtrafik)
3. Bättre möjligheter att arbets- och studiependla med cykel
4. Ökad tillgänglighet och framkomlighet för gods samt överflyttning till järnväg och sjöfart
5. Förbättrad vägkapacitet inklusive trafiksäkerhetshöjande åtgärder

I tabellen nedan redovisas Södertörnskommunernas prioriterade åtgärder och hur dessa kopplas till de fem prioriteringsgrunderna.

Södertörnskommunernas prioriterade åtgärder	1	2	3	4	5
Tvårspårväg syd	x	x			
Riksväg 57					x
Väg 226 (genomförande av åtgärder i ÅVS)	x		x		x
Väg 225 (genomförande av åtgärder i ÅVS)	x		x	x	x
Strukturerande kollektivtrafiksatsningar	x	x			
Cykelsatsningar på Södertörn			x		
Flemingsberg resecentrum	x	x	x		
Tvärförbindelse Södertörn	x	x	x	x	x

## 5. Regeringens direktiv

Regeringen har pekat ut ett antal prioriterade utmaningar i direktivet till åtgärdsplaneringen. I tabellen nedan redovisas hur väl Södertörnskommunernas prioriterade åtgärder svarar upp mot dessa.

- A. Klimatet - Bidra till ett förbättrat klimat
- B. Bostäder - Skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande
- C. Näringslivet - Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter
- D. Sysselsättningen - Påverka sysselsättningen
- E. Digitaliseringen - Ta hänsyn till digitaliseringens möjligheter
- F. Ett inkluderande samhälle - Bidra till social hållbarhet

Södertörnskommunernas prioriterade åtgärder	A	B	C	D	E	F
Tvårsåpånäg syd	x	x		x	x	x
Riksväg 57				x		x
Väg 226 (genomförande av åtgärder i ÅVS)	x	x			x	x
Väg 225 (genomförande av åtgärder i ÅVS)	x		x	x		x
Strukturerande kollektivtrafiksatsningar	x	x	x	x	x	x
Cykelsatsningar på Södertörn	x					x
Flemingsberg resecentrum	x	x	x	x	x	x
Tvärförbindelse Södertörn		x	x	x	x	x

## 6. Åtgärder från nuvarande länsplan som vi anser ska genomföras

### **Tvärspårväg syd**

Spårväg syd har medel i förslaget till länsplan, i enlighet med avtal i Sverigeförhandlingen. Det innebär medel från 2024 och framåt.

Södertörnskommunerna ser positivt på att medlen justerats för genomförd riskbedömning. Spårväg syd innebär en ny tvärförbindelse som binder samman flera knutpunkter i söderort, däribland två regionala stadskärnor, med övriga spårssystem och övrig befintlig kollektivtrafik mot såväl Tyresö/Haninge som centrala Stockholm. Denna satsning skapar förutsättningar för bostadsbyggande och kortare restid mellan de regionala stadskärnorna och vidare ut i regionen. Spårväg syd har fått finansiering via Sverigeförhandlingen, där en delmängd finansieras via länsplanen. Sverigeförhandlingen innebär projektstart 2024 med trafikstart tio år senare. Södertörnskommunerna ser positivt på en säkrad finansiering för detta projekt, men kräver en diskussion om tidigareläggning avseende såväl planering som byggnation. Planering pågår eller behöver startas i områden som innefattar Spårvägen, exempelvis i anslutning till Tvärförbindelse Södertörn, vilket förutsätter att resurser för planering även av spårvägen finns.

Spårväg syd förutsätter flera andra funktioner som inte finns omnämnda i förslaget till länsplanen – Flemingsbergs resecentrum samt en nedsänkning av väg 226 i syfte att få till en effektiv och funktionell bytespunkt mellan de olika trafikslagen, men också att minska barriäreffekterna i den regionala stadskärnan. Se beskrivning under de objekten.

Södertörnskommunerna önskar även utredningsmedel för förlängningar mot Flemingsbergsdalen, Tyresö/Haninge/Botkyrka samt mot Gullmarsplan.

### **Riksväg 57 (Gnesta – E4 trafikplats Järna)**

Riksväg 57 ingår i förslag till länsplan (Stockholms- och Sörmlands län)

Södertörnskommunerna ser positivt på att objektet finansieras i kommande länsplan. Vägen behöver få jämnare hastigheter, säkra gångpassager och ökad trafiksäkerhet, främst vid skolor och busshållplatser där gåendes säkerhet prioriteras.

## 7. Genomförande av åtgärder utifrån åtgärdsvalsstudier

### Väg 226 - Huddingevägen

Det finns finansiering för vissa åtgärder på väg 226 i förslaget till länsplan, dock rör detta åtgärder som funnits med i föregående länsplan – åtgärder för oskyddade trafikanter längs väg 226, trafikplats Högskolan samt Pålmalmsvägen – Högskolan. En åtgärdsvalsstudie för väg 226 är färdigställd, men en avsiktsförklaring har ännu ej undertecknats och åtgärder föreslagna inom denna har inte finansiering inom länsplan.

#### Syfte

Att åstadkomma ökad trafiksäkerhet samt framkomlighet för kollektivtrafik både längs väg 226 och i korsningar som dels ger en bättre trafikfunktion, dels möjliggör bostadsutbyggnad i anslutning till vägen. Huddingevägen underlättar utvecklingen av resecentrum Flemingsberg och är kompletterande till övriga väginfarter mot Stockholm såsom E4/E20 samt väg 73.

#### Brister/behov

Huddingevägen utgör på vissa ställen i dag en barriär, bland annat i Flemingsberg där stadsutveckling planeras på ömse sidor. I Flemingsberg korsar väg 226 Regulatorvägen där Spårväg syd är tänkt att trafikera. För att det inte ska uppstå en konflikt mellan spårvägens och väg 226:s funktion, samt att åstadkomma en attraktiv sammanhållen regional kärna behöver vägen sänkas.

#### Åtgärd

Södertörnskommunerna ser positivt på den finansiering som finns för pågående åtgärder på väg 226. Dock behöver viktiga återstående funktioner bland annat utpekade i åtgärdsvalsstudien få finansiering och minst omnämnas som en namngiven framtida brist. Detta rör exempelvis åtgärder för oskyddade trafikanter, kollektivtrafikkörfält för att förbättra framkomligheten för stombussarna, samt nedsänkning av väg 226 i Flemingsberg. Trafikverket och kommunen är genom åtgärdsvalsstudie 226 överens om att en nedsänkning av väg 226 genom Flemingsberg är en prioriterad åtgärd och den enda rimliga med tanke på stadskärnans utveckling. Om detta projekt skjuts på framtiden kommer Flemingsbergs möjligheter till fortsatt utveckling avseende centrum för högre utbildning, rättscentrum för södra Stockholm och kontors/konferensmarknad att bromsas upp. Funktioner som är av vikt att de fortsätter utvecklas för att dels skapa en region i balans och dels säkerställa viktiga samhällsfunktioner för hela Södertörn/södra Stockholm. Att skapa ett stadscentrum i anslutning och tvärs väg/järnväg är strategiskt viktigt för den regionala stadskärnans fortsatta utveckling och helt avgörande för att det kunskapsintensiva näringslivet ska utvecklas i Flemingsberg.



## Väg 225

Väg 225 ingår inte i förslaget till länsplan. Länsväg 225 är den kortaste vägen mellan Nynäshamn, Botkyrka och Södertälje och en viktig länk på Södertörn genom att den binder samman väg 73 med E4/E20.

### Syfte

Åtgärda trafiksäkerhetsbrister för oskyddade trafikanter längs vägen och som förväntas öka i samband med godstrafik från Nynäshamns hamn och Norviks hamn innan Tvärförbindelse Södertörn är färdigställd.

### Brister/behov

Under 2014 slutfördes en omfattande åtgärdsvalsstudie för väg 225 där flera olika åtgärder föreslogs. Det är olyckligt att de åtgärder som prioriteras i genomförda åtgärdsvalsstudier inte genomförs inom rimlig tid efter att utredningen är klar.

### Åtgärd

Genomförande av prioriterade åtgärder enligt genomförd åtgärdsvalsstudie.

## *8. Mindre investeringar/trimningsåtgärder*

### **Stombusslinjer på Södertörn - Strukturerande**

#### **kollektivtrafiksatsningar mellan de regionala stadskärnorna**

Medel för stombusstrafiken finns dels utpekade som namngivet objekt för väg 73 – Norra Sköndal – Gullmarsplan – Solna C, givet en motfinansiering från berörda kommuner, samt i de årliga pottpengarna inom åtgärdsområdet kollektivtrafik.

### Syfte

Sammantaget består Södertörnskommunernas prioritering av åtgärder som binder ihop våra regionala kärnor och den centrala regionkärnan på ett effektivt och klimatsmart sätt och att detta bör ske med stombuss till dess att det finns finansiellt utrymme att bygga spår.

### Brister/behov

Dagens kollektivtrafik utgör inte ett tillräckligt konkurrenskraftigt alternativ för arbetspendling på många av de viktiga pendlingsstråken på Södertörn. Förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik genom åtgärdande av bytespunkter, kapacitetsbrister, busskörfält eller liknande är därför viktig.

### Åtgärd

I stomnätspanen finns såväl stomlinje I (Tyresö- Vaxholm), stomlinje J (Tyresö- Täby), stomlinje M (Kungens Kurva/Skärholmen – Orminge), stomlinje N (Tyresö C

- Norsborg) som stomlinje O (Nynäshamn-Nykvarn) utpekade som berör Södertörn. Dessa anser Södertörnskommunerna ska prioriteras i genomförandet.

Förutom dessa har Södertörnskommunerna också pekat ut behovet av ytterligare en stomlinje på E4/E20 mellan de regionala stadskärnorna Södertälje och Skärholmen/Kungens kurva och vidare närmare Stockholm (Geneta/Ronna-Liljeholmen via Södertälje science park). Denna sträcka har i dagsläget undermålig kollektivtrafik. Bilpendlingen är dominerande på sträckan. Förutom åtgärder i vägsystemet är det viktigt med attraktiva bytespunkter.

Södertörnskommunerna ser positivt på att finansieringen för Gullmarsplan kvarstår. Gullmarsplan kommer att utgöra en än viktigare bytespunkt för resenärer från Södertörn då förlängningarna och förändringarna på tunnelbanans blå linje börjar trafikeras.

Södertörnskommunerna anser att det bör avsättas en tillräckligt tilltagen pott specifikt för dessa ändamål, då åtgärder i befintlig väginfrastruktur ofta är kostnadseffektiva lösningar som ger stor nytta. I dagens länsplan finns endast en generell pott för kollektivtrafik, en pott som dessutom ser ut att ha minskat jämfört med föregående plan.

## Cykelsatsningar på Södertörn

Det är glädjande att flera regionala cykelstråk enligt regionala cykelplanen i Stockholm ingår i förslaget till länsplanen samt att de planerade byggstarterna är relativt tidigt i planperioden. Idag saknas möjlighet att arbets- och studiependla inom och mellan de regionala stadskärnorna. Det är dessutom bristande standard på de befintliga regionala cykelstråken in mot Stockholm som nyttjas av allt fler cykelpendlare. Det är viktigt att utbyggnaden av de regionala cykelstråken inte inkräktar på framtida utrymmesbehov för stombuss.

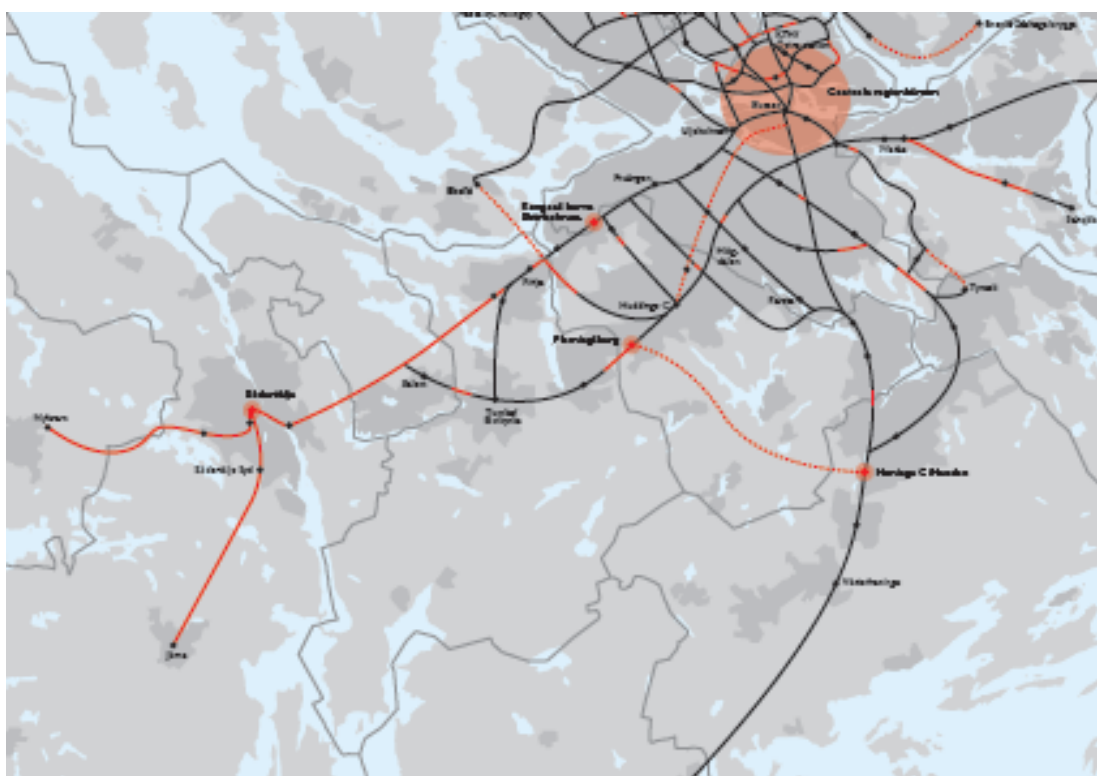
De regionala cykelstråk som ingår i förslaget till länsplan på Södertörn är:

226 Skyttebrink-Tullinge station (klart 2019)

259 Glömstavägen (klart 2021)

260 Vendelsöstråket Skrubba (klart 2021)

260 Ältastråket (klart 2019)



*Karta: utpekade cykelstråk i den regionala cykelplanen*

## 9. Utredningar som bör påbörjas tidigt i planperioden

### **Resecentrum Flemingsberg (järnväg)**

*Genomförandet av åtgärderna kopplat till Resecentrum Flemingsberg ser vi som nödvändiga att genomföra genom samordning och samfinansiering mellan nationell plan och länsplan. Därför finns detta objekt med i remissvaren till båda planerna.*

Varken resecentrum Flemingsberg eller någon av de funktioner som förutsätts för att åstadkomma en attraktiv bytespunkt samt regional stadskärna finns omnämnd i förslaget till nationell plan. Dessa bör minst utpekas som en namngiven framtida brist.

#### Syfte

Att genom en attraktiv bytespunkt med kort bytestid skapa förutsättningar för ett fungerande kollektivtrafiksystem för arbetspendlare och resenärer på Södertörn, samt att skapa förutsättningar för en attraktiv sammanhållen regional stadskärna. Åtgärden är en viktig förutsättning för att andra större investeringar som syftar till att leda till ett ökat hållbart resande i Stockholmsregionen ska ge den effekt som önskas i det enskilda projektet. Detta har lyfts både i åtgärdsvalsstudien för Tvärförbindelse Södertörn, i åtgärdsvalsstudien för väg 226, Programstudie Spårväg syd samt i förstudie Järna – Stockholm. Det är även en förutsättning för att kapacitetsförstärkning i stomlinjenät och linjenät för bussar ska få önskad effekt

#### Behov/brist

Flemingsberg växer som regional stadskärna och planeras för fortsatt kraftig tillväxt, vad gäller bostäder, näringsliv, utbildning, sjukvård och forskning. Funktionen som viktig bytes- och omstigningspunkt söder om Stockholm kommer ytterligare att förstärkas genom de planerade stora infrastruktursatsningarna Förbifart Stockholm, Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn. Genom att planera infrastrukturen tillsammans med den tillkommande bebyggelse som just nu sker i Flemingsberg skapas förutsättningar för en hållbar utveckling.

Beslutet om Spårväg syd gör att en bra bytespunkt norr om plattformarna behöver skapas mellan de olika kollektiva, kapacitetsstarka trafikslagen i syfte att få så många som möjligt att välja dessa. Dagens stationsentré är belägen söder om plattformen och har redan idag kapacitetsbrist och rymmer inte den tillkommande ökning av resenärer som prognosticeras med utvecklingen av Flemingsberg. Flemingsbergs station har idag ca 25 000 av- och påstigande resenärer. År 2030 väntas kollektivtrafikresenärerna vara ca 60 000 per dygn och år 2050 öka till mellan 85 000 och 110 000. Vid eventuell kapacitetsförstärkning för tåg Järna – Stockholm behöver möjligheterna till en omstigning vid Flemingsberg säkras.

### Åtgärd

Flemingsbergs resecentrum bör pekas ut som en namngiven brist och därigenom utredas för att därefter tilldelas medel för finansiering och genomförande. Åtgärden följer Södertörnskommunernas inriktning för prioriterade funktioner och ger förutsättningar för en regional arbetsmarknad i balans. Södertörnskommunerna samarbetar gärna med Trafikverket och Trafikförvaltningen för att hitta de med effektiva åtgärderna.

För att skapa förutsättningar för en effektiv och funktionell bytespunkt mellan samtliga trafikslag i ett resecentrum krävs bland annat en nedsänkning av väg 226 och en utbyggnad av trafikplats Högskolan. Medel bör avsättas för att utreda hur denna punkt ska fungera och utvecklas för att ge övriga objekt så stor nytta som möjligt (spårväg syd/ väg 226/ Tvärförbindelse Södertörn/ trafikplats Högskolan). Annars riskerar att dessa objekt inte uppfyller sin fulla potential. Åtgärderna bör samfinansieras från både länsplan och nationell plan.

## *10. Åtgärder som ej fått full finansiering i Nationell plan*

### **Tvärförbindelse Södertörn**

Tvärförbindelse Södertörn har hanterats inom ramen för nationell plan, men har bara uppnått finansiering till hälften av den bedömda kostnaden. Tvärförbindelse Södertörn är den slutliga länken för att färdigställa den yttre ringen kring Stockholm, där norrortsleden byggts och Förbifarten pågår. Södertörnskommunerna anser att det är oacceptabelt att objektet förskjutits i tid och att det inte finansieras i sin helhet under planperioden. Det är därför av yttersta vikt att den bedömda kostnaden får full finansiering under planperioden med planerat färdigställande 2025/2026.

Södertörnskommunerna ser att finansieringen och därigenom säkrandet av genomförandet av Tvärförbindelse Södertörn är av yttersta vikt för regionens utveckling och vill därför lyfta åtgärden även inom ramen för länsplanen.

### **Passage av Södertälje kanal**

De föreslagna åtgärderna i nationell plan löser inte de akuta problem som idag finns i passagen av Södertälje kanal. Dagens trafiksituation med nuvarande broar är mycket sårbar vid olyckor, vilka snabbt får stora konsekvenser på viktiga samhällsfunktioner i hela stockholmsregionen. Denna brist måste hanteras inom kommande planperiod. Att som Trafikverket föreslår acceptera att denna brist kvarstår efter planperiodens utgång är helt oacceptabelt.

## *11. Övriga synpunkter på förslaget till länsplan*

Södertörnskommunerna instämmer i Länsstyrelsens bedömning att mer medel behöver prioriteras till Stockholms län mot bakgrund av både den befolkningstillväxt som sker i länet och att rollen som landets ekonomiska motor och de avtal om ett omfattande bostadsbyggande som staten ingått med olika aktörer i regionen. Detta ställer krav på en tillgänglig region.

Södertörnskommunerna ser ett stort behov av att statens myndigheter samordnas bättre. Kommunerna har åtagit sig att möjliggöra för ett stort antal bostäder som också efterfrågas av staten. Denna utveckling av regionen behöver tydligare stötta upp av statens alla myndigheter, bland annat genom att utlovade infrastruktursatsningar blir av.

Södertörnskommunerna ser med oro på att det vi tidigare avtalat fram förändrats i förslaget till nationell plan. Vi förutsätter att Ostlänken genomförs enligt tidigare beslut som första etappen av framtidens höghastighetsjärnväg dimensionerat för 320 km/h. Att ensidigt ändra förutsättningarna som beslutats när det gäller finansiering och standard är inte acceptabelt.

Åtgärdsvalsstudier som arbetsmetod har nu funnits i några år. I linje med att hålla tidigare fattade överenskommelser ser Södertörnskommunerna det som viktigt att de åtgärder som prioriterats fram genom åtgärdsvalsstudier också genomförs. Trafikverket ansvarar för åtgärdsvalsstudierna som syftar till att utveckla gemensamma åtaganden där varje part bidrar med det som ligger inom respektive parts ansvarsområde. Det är därför viktigt att när nu kommunerna genomförs sina delar att även staten tar sitt ansvar.

I dagens länsplan finns mer generella pottar för kollektivtrafik. Södertörnskommunerna anser att det bör finnas en särskild pott för stombussåtgärder samt att denna bör vara större än dagens pottar. Det bör också göras möjligt att staten i högre utsträckning går in och medfinansierar åtgärder på kommunalt vägnät där vägarna fyller en regional funktion och effekterna är stora även för andra kommuners invånare. Det blir problematiskt för enskilda kommuner att medfinansiera åtgärder som fysiskt genomförs i en annan kommun. Södertörnskommunerna anser inte att detta är en framkomlig väg.

Södertörnskommunerna vill avsluta med att lyfta fram att detta förslag till länsplan är mycket välskriven och transparent och behandlar Stockholms läns utmaningar och behov på ett mycket bra sätt. Att de tilldelade ramarna inte räcker till för att hantera denna utmaning är att beklaga.

Södertörnskommunerna instämmer också i Länsstyrelsens beskrivning av behovet av att länsplanen även ska kunna finansiera steg 1 och 2 åtgärder. Dessa åtgärder är oftast kostnadseffektiva och viktiga medel för att få till en effektiv användning av den infrastruktur som finns.

**För Södertörnskommunerna:**

Ebba Östlin  
Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

Meeri Wasberg  
Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Daniel Dronjak  
Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Bob Wållberg  
Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

Patrik Iestad  
Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Lennart Kalderén  
Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Boel Godner  
Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Fredrik Saweståhl  
Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö