

Regionstyrelsen, rotel 4  
registrator.rlk@regionstockholm.se  
Dnr RS 2021-0109

## Yttrande från Södertörnskommunerna över länsplan för regional transport- infrastruktur i Stockholms län 2022-2033

Södertörnskommunerna har tillsammans gjort en kraftfull prioritering kring vilka åtgärder vi vill se genomförda i kommande planomgång. Dessa redovisas nedan.

Idag bor över 500 000 människor i åtta kommuner på Södertörn och fram till 2030 planeras för ytterligare cirka 100 000 nya invånare. Kortare restider och ökad tillgänglighet är avgörande för att binda samman regionen, de regionala stadskärnorna och kommunerna på Södertörn.

### Nytt investeringsobjekt i länsplan

- **Ny Bytespunkt i Flemingsberg** krävs för att förbättra den storregionala tillgängligheten och avlasta andra delar av trafiksystemet. Åtgärder behövs för att lägga grunden för en attraktiv storregional bytespunkt där kollektivtrafiken är prioriterad. Länsplanen måste därför avsätta medel för planering och genomförande av en nedsänkning av väg 226 i enlighet med avsiktsförklaring tecknad av staten, regionen och Huddinge kommun.

### Nya utredningsuppdrag måste initieras

- En utredning om **Spår till Tyresö** behöver starta snarast för att klara kapaciteten för kollektivtrafiken på östra Södertörn på medellång sikt. För att hantera trafiken på kort sikt måste Bytespunkt Gullmarsplan bli planeringsmålet till nästa länsplan. Dessa åtgärder måste formuleras i länsplan.
- **Ny regionaljärnväg, två nya spår via Södertälje syd** är avgörande för regionens tillväxt och för ökad regional arbetspendling med tåg. Region Stockholm måste verka för att spårdragningen utformas utifrån närlivets behov av kompetensförsörjning och väl fungerande arbetspendling.

### Investeringsobjekt i nationell plan

- Full finansiering för byggandet av **Tvärförbindelse Södertörn** är en prioriterad nationell angelägenhet för att stödja omställningen - från godstransporterna på väg genom överflyttning till sjöfart.
- **Ny passage av Södertälje kanal** för att viktiga samhällsfunktioner i Stockholmsregionen inte ska riskeras att slås ut. Motorvägsbron E4/E20 över Södertälje kanal är en av landets mest sårbara vägsträckor.

## Bakgrund

Länsplan för regional transportinfrastruktur (nedan kallad för länsplan) är en del av den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Planen redogör för nyinvesteringar samt medfinansiering i den regionala transportinfrastrukturen under en tolvårsperiod, vilket innefattar väg, cykelväg, spårväg, tunnelbana och pendeltåg. Region Stockholm är den organisation som ansvarar för att upprätta och fastställa länsplanen för Stockholms län.

I juni 2021 fick Region Stockholm genom regeringsdirektiv i uppdrag att revidera nuvarande länsplanen. Den föreslagna totala ramen för kommande planeringsperiod 2022 - 2033 är 10 088 miljoner kronor. En stor del av planen är låsta till flertalet förhandlingar och överenskommelser.

Region Stockholm har nu tagit fram förslag till länsplan och bjuder in länets kommuner, berörda myndigheter och organisationer att inkomma med synpunkter. Slutligt förslag till länsplan kommer att överlämnas till regeringen den 30 april 2022. Därefter väntas regeringens beslut om definitiva ekonomiska ramar för länsplanen. Efter regeringens beslut fastställs slutligen länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033 av Region Stockholm.

Förslaget innehåller investeringar som ska bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsplanen RUF5 2050. I förslaget finns ett antal nya namngivna objekt jämfört med nu gällande plan samt ökad medelsfördelning till mindre åtgärder under 50 miljoner kronor.

Region Stockholm ser gärna att remissinstanserna svarar på följande frågor:

1. Har Region Stockholm utgått från rätt mål och principer? Är dessa relevanta ur ert perspektiv, respektive ur ett regionalt perspektiv? Beskriv gärna om något saknas eller bör tas bort.
2. Möter de föreslagna objekten upp mot de föreslagna målsättningarna?
3. Anser ni att prioriteringarna för åtgärdsområdena (åtgärder under 50 miljoner kronor) är relevanta och att fördelningen av dessa motsvarar länets behov?

Södertörns kommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram och sitt mångåriga samarbete, tagit fram det här gemensamma remissvaret. Vid behov lämnar också kommunerna egna kommunspecifika synpunkter.

Remisstiden sträcker sig till den 1 februari 2022. Södertörns kommunerna har fått förlängd svarstid till 9 feb 2022.

## Södertörnskommunernas synpunkter

Det är positivt med den stora ökningen av länsplanens ekonomiska ram. Vid förra planomgången ökade anslagen endast 3,5 procent jämfört med nära 15 procent nu. Det är nödvändigt för det senaste decenniets stora folkökning i Stockholms län och med hänsyn till att så stor del av länsplanen medfinansierar Sverigeförhandlingen.

I missivet ställs fråga nummer 1 om *Region Stockholm har utgått från rätt mål och principer i förslaget till länsplan*. Södertörnskommunerna anser att svaret är ja, de sex huvudprinciper som beskrivs är väl formulerade och en bra utgångspunkt för framtagandet av länsplanen. Däremot saknar vi perspektiv kopplat till social hållbarhet, så som bostadsmarknaden, fysisk segregation och tillgång till välfärd. Det behövs mer tydlighet hur transportsystemet kopplar mot andra delar av samhällssystemet och växelverkan mellan delarna, vilket vi utvecklar längre fram i denna skrivelse.

Fråga nummer 2 handlar om *ifall de föreslagna objekten möter upp mot de föreslagna målsättningarna*. Här anser Södertörnskommunerna att så inte är fallet, då Bytespunkt Flemingsberg, och specifikt objektet väg 226, Flemingsberg, planskildhet (nedsänkning av väg 226), inte ingår i förslag till länsplan trots att objektet i allra högsta grad uppfyller samtliga huvudprinciper som regionen själv ställt upp för förslaget till länsplan. Södertörnskommunerna ifrågasätter därför kraftigt att inga medel avsatts till detta objekt.

Fråga nummer 3 handlar om *ifall vi anser att prioriteringarna för åtgärdsområdena är relevanta och att fördelningen av dessa motsvarar länets behov*. Region Stockholm har inte redovisat hela regionens samlade behov och därför är det inte möjligt att svara helt på denna fråga. Vi anser dock att det är positivt med en ökning av medlen till åtgärdsområdena men att ökningen är för stor i förhållande till behovet av namngivna objekt. Fördelningen till respektive åtgärdsområde kommenteras längre fram i denna skrivelse.

### **Bytespunkt Flemingsberg är Södertörnskommunernas gemensamt högst prioriterade investeringsobjekt till länsplanen**

Bytespunkt Flemingsberg saknas helt i förslaget till länsplan trots ingångna avsiktsförklaringar

Södertörnskommunerna konstaterar med mycket stor förvåning att förslaget till länsplan inte alls omnämner Bytespunkt Flemingsberg. I förslaget finns inte heller några medel knutna till bytespunkten, varken för vidare planering eller för genomförande av några åtgärder. Detta trots att platsen pekades ut som en brist i gällande länsplan med en beskrivning av att behoven behövde preciseras.

Efter att bristen uppmärksammades i nu gällande länsplan genomfördes en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för bytespunkten som helhet som än tydligare visat på behoven av åtgärder på platsen samt ytterligare preciserat dem. ÅVS:en har sedan följts av inte mindre än två avsiktsförklaringar mellan parterna (Trafikverket, Region

Stockholm och Huddinge kommun) – först för bytespunkten som helhet, sedan specifikt för medfinansiering av objekt väg 226, Flemingsberg (nedsänkning av väg), som därmed är planeringsmoget. Att bytespunkten lyser med sin frånvaro i förslaget till länsplan anser Södertörns kommunerna därför är helt oacceptabelt.

Den del av bytespunkten som har kommit längst i planeringen och utgör grund för utvecklingen av Bytespunkt Flemingsberg som helhet är de delar som ingår i Objekt väg 226, Flemingsberg (nedsänkning av väg). Den benämns härnäst som *Nedsänkning av väg 226 med tillhörande åtgärder*. Nedsänkningen med tillhörande åtgärder syftar framförallt till att skapa goda förutsättningar för resandet med kollektivtrafik, attraktiva bytesmöjligheter och att få största möjliga nytta av Spårväg syd som annars hamnar i konflikt med den korsande vägtrafiken längs väg 226. Resterande delar av bytespunkten beskrivs i avsnittet *Bytespunkten består av olika delar*.

**Nedsänkning av väg 226 med tillhörande åtgärder är planeringsmoget och bidrar till länsplanens samtliga huvudprinciper och regionplanens mål. Södertörns kommunerna kräver därför att länsplanen avsätter medel för vägplan samt genomförande av vägplan i enlighet med avsiktsförklaring tecknad 30 juni 2021.**

### Åtgärder i bytespunkten svarar mot regionens egna prioriteringar i förslaget till länsplan och mål i den regionala utvecklingsplanen

Som svar på Region Stockholms fråga nummer 2 anser Södertörns kommunerna att Bytespunkt Flemingsberg och specifikt nedsänkningen av väg 226 med tillhörande åtgärder mer än väl möter upp regionens mål och inriktning, varför detta objekt borde ingå i länsplanen. Nedsänkningen bidrar till att uppfylla samtliga av länsplanens sex huvudprinciper:

- Tät och flerkärnig region med effektiva bytespunkter och tvärförbindelser
- Hög tillgänglighet med kollektivtrafiken som norm
- Utnyttja befintlig transportinfrastruktur smart och effektivt
- Utbyggnad av det regionala cykelvägnätet
- Stimulera hållbara godstransporter och välfungerande nyttotrafik
- Öka samverkan och samfinansiering

Nedsänkningen av väg 226 med tillhörande åtgärder samt i förlängningen hela Bytespunkt Flemingsberg bidrar till att uppnå den regionala utvecklingsplanens mål om en tillgänglig och jämlik region, samt den regionala kollektivtrafikplanens mål om en god tillgänglighet mellan de regionala stadskärnorna och en ökad kollektivtrafikandel.

### Bytespunkten består av olika delar

En attraktiv bytespunkt i Flemingsberg, med goda förutsättningar för kollektivtrafikens resenärer och stadsutveckling i den regionala kärnan, skapar möjligheter för ett storregionalt resande med kollektivtrafik och avlastar andra delar av regionens trafiksystem. Bytespunkten består av flera delar, som tillsammans syftar

till att skapa en bytespunkt där kollektivtrafiken är det givna valet av färdmedel. Bytespunktens framtida gestaltning och funktion är en av de mest avgörande planeringsförutsättningarna i Flemingsberg.

#### *Nedsänkning av väg ger förutsättningar för ett hållbart resande*

Den första beståndsdel i bytespunkten är nedsänkningen av väg 226 med tillhörande åtgärder som löper genom Flemingsbergs mest centrala delar och korsar den framtida spårvägen. Åtgärderna i detta objekt syftar helt till att ge förutsättningar för ett bra byte för kollektivtrafikresenärer och för resande med cykel och kollektivtrafik. Nedsänkning av väg 226 med tillhörande åtgärder i Flemingsberg är också en förutsättning för genomförande av Spårväg syd i enlighet med Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 Storstad Stockholm. I objektet ingår förutom nedsänkning av vägen även bussgata, tunneltak och regional gång- och cykelväg.

Sammantaget utgör nedsänkningen med tillhörande åtgärder en förutsättning för en vidare utveckling av bytespunkten och stadsutveckling i den regionala stadskärnan. En nedsänkning av väg 226 är också en viktig planeringsförutsättning när Huddinge kommun planerar en ny vägbro i Flemingsbergsledens förlängning, norr om stationen.

#### *Övriga delar av bytespunkten*

Övriga delar i bytespunkten har utretts i åtgärdsvalsstudien för bytespunkt Flemingsberg och består bland annat av stationsbyggnad för samtliga resenärer, överdäckning i flera delar, perronger och lyftpaket. Dessa delar behöver utredas ytterligare och nya överenskommelser om finansiering behöver tecknas, med utgångspunkt i den avsiktsförklaring som tecknades 1 december 2020 mellan Trafikverket, Region Stockholm och Huddinge kommun. Åtgärder från dessa överenskommelser kan bli aktuella för framtida länsplaner.

#### **Konsekvenser om finansiering fortsatt uteblir**

Genomförandet av Sverigeförhandlingens åtaganden innebär att Spårväg syd, anslutande gång- och cykelvägar, samt ett stort antal bostäder kommer att byggas, varav 18 500 i Huddinge. Samtidigt pågår både inflyttning, byggnation och planering av cirka 35 000 ytterligare arbetsplatser i den regionala kärnan fram till 2050. En stor ökning av antalet boende, verksamma och besökande på platsen innebär ett ökat resbehov som behöver rymmas någonstans i trafiksystemet, samt en ökad belastning på den befintliga stationen. Om förutsättningarna för att resa kollektivt inte är tillräckligt goda riskerar resandet behöva ske på andra sätt och då skapa omfattande investeringsbehov i andra delar av trafiksystemet.

En utebliven finansiering av planering och genomförande av nedsänkningen av väg 226 med tillhörande åtgärder får stora konsekvenser.

I ett första skede innebär det hinder för fortsatt samverkan mellan stat, region och kommun enligt avsiktsförklaringen mellan parterna, då statliga medel skulle saknas för att utreda vidare och samplanera med kommun och region i tidigt skede. Att inte

veta hur bytespunkten gestaltas och fungerar och när i tiden den skulle kunna byggas om innebär en stor osäkerhet i planeringen av såväl Spårväg syd som planering av stadsutveckling i Flemingsberg som helhet.

Det innebär även att spårvägen behöver planeras för att byggas i kostnadsdrivande etapper som det i dag inte finns utrymme för i den beslutade finansieringen av Spårväg syd. Det riskerar också att kräva tillfälliga lösningar för bytespunkten och potentiellt behov av kompletterande busstrafik som idag är svår att hitta utrymmen för. En omplanering av Spårväg syd innebär en trolig senareläggning av genomförandet.

Stora risker finns för att något av, eller i värsta fall båda, projekten belastas med fördyringar. Osäkerhet i planeringsförutsättningarna för stadsutvecklingen i Flemingsberg som helhet kan i längden innebära att Flemingsberg blir ett mindre attraktivt område att investera i. Den utveckling som är påbörjad riskerar att stannas av och/eller utebli, hindra intentionerna i den regionala utvecklingsplanen

### **Omprövning av objekt i länsplan till förmån för nedsänkning väg 226 i Flemingsberg**

Södertörns kommunerna anser att om något av de fyra nya namngivna objekten<sup>1</sup> i förslag till länsplan av någon anledning inte skulle visa sig genomförbara under planperioden, så bör de konkretiserade och planmogna åtgärder från den beskrivna bristen Flemingsberg i gällande länsplan stå först på tur. För en förutsägbar process så bör rimligen beskrivna brister i gällande länsplan få företräde.

Eftersom konsekvenserna av utebliven planering och genomförande av nedsänkning av väg 226 med tillhörande åtgärder genom Flemingsberg är så stora så är Södertörns kommunerna också öppna för en omprioritering av de fyra helt nya utpekade objekten i förslaget till länsplan.

### **Fungerande kollektivtrafik till östra Södertörn**

#### **Spårburen trafik till Tyresö**

Tyresö kommun är en av få kommuner i länet som idag saknar spårburen kollektivtrafik. Södertörns kommunerna anser att en utredning för spårburen kollektivtrafik på sträckan Stockholm-Tyresö behöver initieras snarast och formuleras i länsplanen.

En sådan utredning behöver ta ett helhetsgrepp om kollektivtrafiken till östra Södertörn som idag är hänvisad till vägtrafiksystemet. Detta är hårt belastat, vilket gör att busstrafiken inte får tillräcklig framkomlighet, vilket tydligt framgår av Region

---

<sup>1</sup> De fyra av de totalt åtta nya namngivna objekten som är helt nya i länsplan, dvs. exklusive de åtgärder som tidigare finansierats genom åtgärdsområden

Stockholms egen remiss om Kollektivtrafikplan 2050. Pendeltågslinjen på Nynäsbanan betjänar bara delar av östra Södertörn.

Befolkningen i den östra delen av Södertörn förväntas öka kraftfullt under lång tid framöver. Kapacitets- och framkomlighetsproblemen i kollektivtrafiken är dock en faktor som begränsar möjligheten till stadsutveckling som avlastning av den regionala regionkärnan. Många invånare i Tyresö och nordöstra delen av Haninge arbetspendlar mot centrala regionkärnan och mot norra länshalvan. Trängselproblematiken på väg gör, i kombination med långa restider med byten, att kollektivtrafikresandet med buss har nått sitt kapacitetstak.

### Gullmarsplan

Gullmarsplan är en av de mest kritiska platserna avseende kapacitet i den centrala regionkärnan. Enligt förslag till Kollektivtrafikplan 2050 prognostiserar Region Stockholm själva att bussarna kan behöva så täta avgångar att de skapar problem för sin egen framkomlighet.

Trots detta är objektet Bytespunkt Gullmarsplan borttaget i förslaget till länsplan utan någon dialog med berörda kommuner. Gullmarsplan har legat i länsplanen för ombyggnad sedan år 2010. Södertörnskommunerna anser att det är fullständigt oacceptabelt att inte tillräckliga utredningar och planläggning tillkommit under denna tidsperiod. Region Stockholm måste omedelbart ta sitt ansvar och påbörja ett gemensamt arbete med Stockholm stad för att hitta en lösning för busstrafikens angöring till tunnelbanan.

Södertörnskommunerna kräver en ny formulering i länsplanen om att ett sådant arbete ska påbörjas i början av planperioden samt vem som ska driva arbetet. Detta i syfte att Gullmarsplan ska vara ett planeringsmoget objekt i nästkommande plan.

Ett annat objekt som förbättrar för busstrafiken från östra Södertörn till Gullmarsplan är Stombuss 1+3 väg 73 Norra Sköndal-Gullmarsplan-Solna C. Med tanke på dagens stora kapacitets- och framkomlighetsproblem ligger åtgärden alldeles för sent i planperioden, först om tio år 2031. Åtgärden är delvis nära kopplat med Gullmarsplans framtida utformning. För åtgärden finns avsiktsförklaringar om medfinansiering framtagna i samband med gällande länsplan.

### Ny regionaljärnväg, två nya spår via Södertälje syd

När Ostlänken färdigställs kommer kapacitetsbrist uppstå på järnvägssträckan från Järna till Flemingsberg. Trafikverket har konstaterat att nya spår krävs för att kunna hantera den ökade efterfrågan på järnvägskapacitet som uppstår när fler tåg ska trafikera sträckan. Trafikverket har därför genomfört en åtgärdsvalsstudie som presenterat tre tänkbara järnvägssträckningar mellan Järna- Flemingsberg. Trafikverket förordar att dessa alternativ ska studeras vidare.

Södertörnskommunerna instämmer i att en funktionsutredning behöver genomföras för att därefter påbörja arbetet med en järnvägsplan så snart som möjligt. För näringslivets konkurrenskraft är det avgörande med en god kompetensförsörjning

och en väl fungerande arbetspendling. Funktionsutredningen måste förhålla sig till Södertälje kommuns avtal med Sverigeförhandlingen om stopp för höghastighetstågen i Södertälje Syd.

Det är viktigt att utredningen presenterar ett genomarbetat beslutsunderlag där samtliga samhällsekonomiska nyttor för både nationell tågtrafik och regional utveckling beräknas och värderas. Region Stockholm måste verka för att de regionala nyttorna som arbetspendling, flerkärnighet och regionförstoring ska väga tungt i val av sträckning för den nya järnvägen.

## Övriga synpunkter

### Håll fast vid avtal och överenskommelser

Södertörns kommunerna menar att det är nödvändigt att de avtal som tecknats står fast, att objekt i gällande planer ges tillräcklig finansiering samt att ingångna avtal exempelvis i Sverigeförhandlingen gäller. Det är viktigt för förtroendet mellan stat, region och kommuner och vårt gemensamma ansvar för utvecklingen på Södertörn. Detta gäller även andra former av överenskommelser såsom medfinansieringsavtal mellan stad-region-kommun-andra aktörer eller vägplaner som är fastställda men där investeringsprojekt inte kommer igång av olika anledningar. Att åtgärder lyfts bort för att de inte är planeringsmogna bryter också mot gjorda utfästelser.

### Finansieringslösningar för åtgärder med stor regional nytta

Södertörns kommunerna föreslår att planupprättarna tar initiativ till ett utredningsarbete för utvecklade finansieringslösningar. Södertörns kommunerna anser att länsplanens huvudprincip nummer 6 kan utvecklas i detta avseende.

Särskilda åtgärdsområden skulle exempelvis kunna avsättas i länsplanen för åtgärder som berör flera väghållare och har stor regional nytta och på så sätt kan man åstadkomma kostnadseffektiva satsningar med stor samhällsnytta, utan att väghållaransvaret eller kommungränser utgör begränsningar. Komplicerade finansierings- och förhandlingsprocesser riskerar att samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder helt uteblir. Dit hör inte minst investeringar i framkomlighetsåtgärder för busstrafiken.

### Åtgärdsområden

De så kallade åtgärdsområdena ökar möjligheten till en flexibel länsplan med åtgärder inom flera trafikslag. Åtgärderna har ofta stor nytta och är samhällsekonomiskt lönsamma, exempelvis förbättrad busstrafik och trimningsåtgärder. Södertörns kommunerna har därför förståelse för att åtgärdsområdena får ökade ekonomiska ramar. Ökningen är hela 1,5 miljarder kronor från de 2 miljarder som är avsatta i gällande länsplan.

Mot bakgrund av vad vi beskrivit i texter ovan anser Södertörns kommunerna dock att det trots allt är en prioritering som leder till obalans i länsplanen. Det finns stora behov av namngivna investeringsåtgärder med bred nytta för olika samhällsmål,



inklusive länsplanens sex huvudprinciper. Det är märkligt att en åtgärd som Bytespunkt Flemingsberg inte prioriteras av Region Stockholm när de redovisade underlagen visar att det finns utrymme för en sådan prioritering.

Den flexibla planens fördel med stora åtgärdsområden gör samtidigt planen mindre förutsägbar med sämre planeringsförutsättningar för kommunerna. Det ger oss mindre insyn i processen kring vilka åtgärder som årligen kommer att väljas för genomförande. Det gäller vidare att vara vaksam på att resurserna och möjligheterna att söka medfinansiering ser olika ut i våra 26 kommuner och att det därför är viktigt att planupprättaren och Trafikverket säkerställer att medlen hamnar där de gör störst nytta.

Södertörns kommunerna anser att de ekonomiska ramarna för åtgärdsområden bör öka från den nuvarande nivån, men inte i samma paritet som Region Stockholm föreslagit.

Som svar på regionens fråga nummer 3 ser Södertörns kommunerna positivt på att Region Stockholm ökat åtgärdsområde Kollektivtrafik. Det är en nödvändighet om länet ska ha någon som helst möjlighet att bygga ut stombuss- och expressbusstrafiken. Detsamma gäller åtgärdsområde cykel som fått ökade anslag vid sidan av flera namngivna åtgärder. Även där är glappet mellan målambition och finansiering stort så ökade anslag är välkommet. Här finns exempelvis ett behov av en gång- och cykelväg längs väg 225 på grund av tung trafik från Norviks hamn i väntan på att Tvärförbindelse Södertörn färdigställs.

Det nya åtgärdsområdet Kapacitet och tillförlitlighet förtydligar behovet av förbättringar av befintligt vägnät som en del i fyrstegsprincipen och Södertörns kommunerna är därför positiva till detta nya åtgärdsområde.

Södertörns kommunerna ställer sig dock frågande till att åtgärdsområde Enskilda vägar får halverade anslag jämfört med gällande länsplan. Stockholms län består till stora delar av landsbygd och skärgård där många är beroende av välfungerande enskilda vägar. Med tanke på att det är det minsta åtgärdsområdet i länsplanen bör nivån inte sänkas.

### Länsplaneprocessen behöver vara transparent

Mot bakgrund av att Bytespunkterna Flemingsberg och Gullmarsplan inte längre ingår i förslaget till länsplan, ser Södertörns kommunerna att processen kring val av objekt behöver vara mer transparent. I nu gällande länsplan redovisades brister för åren 2026-2029 med tillhörande utredningspengar. I förslaget till länsplan saknar Södertörns kommunerna en återkoppling och hantering avseende dessa brister, som också bör stå först i tur att föreslås för nya namngivna objekt.

Södertörns kommunerna ser också en risk för minskad transparens när en avsevärt större andel av planens medel föreslås fördelas genom den årliga prioriteringsprocessen. Insynen i valet av åtgärder riskerar att bli mindre. Södertörns kommunerna välkomnar en öppen dialog i så tidigt skede som möjligt.

### Social hållbarhet i stadsutveckling och transportsystemets utveckling

Hållbarhetsutmaningar i samhället, inte minst i en storstadsregion, är komplexa och kräver ett integrerat perspektiv och arbetssätt för att lösas. Infrastruktursatsningar ska bidra till socialt hållbara städer och stadsdelar och på så sätt vara socialt värdeskapande. Denna princip anser Södertörns kommunerna ska göra tydligare avtryck i kommande länsplan och nationell plan. Staten och kommunerna har ett gemensamt ansvar för att lösa segregationsutmaningarna. Det innebär att statliga satsningar i infrastrukturprojekt är ett av flera verktyg för att lösa segregationsutmaningarna i särskilt utsatta områden såsom bland annat norra Botkyrka.

Som svar på regionens fråga nummer 1 ser Södertörns kommunerna gärna att social hållbarhet omhändertas på ett tydligare sätt i de huvudprinciperna som tas upp i förslaget till länsplan.

**För Södertörnskommunerna:****Ebba Östlin**

Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

**Meeri Wasberg**

Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

**Daniel Dronjak**

Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

**Gunilla Lindstedt**

Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

**Harry Bouveng**

Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

**Lennart Kalderén**

Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

**Boel Godner**

Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

**Anita Mattsson**

Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö