

Remissyttrande från Södertörns kommunerna på inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen

Den 25 juni gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag som ett första steg inför den statliga infrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder, 2022-2033 respektive 2022-2037. Inriktningsunderlaget syftar till att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder 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 30 oktober överlämnade Trafikverket inriktningsunderlaget till regeringen samtidigt som det remitterades till berörda remissinstanser.

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 på inriktningsunderlaget. Vid behov lämnas också kommunspecifika synpunkter av respektive kommun.

Remissvaren ska lämnas till Regeringskansliet senast den 29 januari 2021.

Södertörn bidrar till Stockholmsregionens utveckling och tillväxt

De åtta Södertörns kommunerna samverkar med fokus på gemensam nytta och utveckling, driver ett mångårigt utvecklingsarbete tillsammans och arbetar utifrån den gemensamma visionen:

”Södertörn driver Stockholmsregionen - med starkt näringsliv, tillgänglighet och hållbar utveckling”.

Idag bor över 500 000 människor på Södertörn och fram till 2030 planeras för ytterligare cirka 100 000 nya invånare. Både boende och verksamheter växer kraftigt. Företagstillväxten, antal anställda och konkurrenskraften ökar mer på Södertörn än i

Stockholms län och Sverige¹. Förutsättningarna är goda för såväl ett ökat bostadsbyggande som utveckling av arbetstillfällen på Södertörn både på kort och lång sikt, men det kräver fullföljda insatser i infrastrukturen för förbättrad tillgänglighet. Utvecklingen sker brett inom våra kommuner samt i våra fyra regionala stadskärnor; Södertälje, Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen och Haninge stad.

Södertörns kommunerna är eniga om två systempåverkande åtgärder som vi ser behövs för att uppnå en tillgänglig och konkurrenskraftig huvudstadsregion.

- **En effektiv tvärförbindelse som del av ett system**

En effektiv tvärförbindelse binder samman och skapar förutsättningar för en hållbar arbetspendling mellan kommunerna på Södertörn och bidrar till vår utveckling och regionens konkurrenskraft i stort. De kortare resvägarna och avlastningen av de centrala delarna av Stockholm bidrar till uppfyllande av klimatmålen samt mer hållbara godstransporter. Genom öppnandet av logistiknavet Norviks hamn i Nynäshamn har möjligheter skapats för en omställning till godstransporter via sjöfart där hela Stockholmsregionen, Mälardalsregionen och delar av övriga Sverige kan föras med varor och gods. Det kräver dock ett systemtänk där goda möjligheter att transportera godset vidare behöver finnas. Andelen tung trafik bedöms på vissa sträckor fördubblas förutsatt att hamnen utvecklas som planerat och vägsystemet måste kunna ta emot denna trafik. Vinsten blir å andra sidan att stora delar av lastbilstrafiken från Göteborg till Stockholm minskar genom att sjöfarten fraktar varorna ända till Norvik med båt.

- **Minska sårbarheten för Stockholmsregionen vid Södertälje kanal.**

Passagen för E4/E20 över Södertälje kanal är en av landets mest sårbara vägsträckor. En ny passage krävs för att viktiga samhällsfunktioner i Stockholmsregionen inte ska riskeras att slås ut. En mycket stor del av Stockholmsregionens godsförsörjning sker via denna vägsträcka. Att minska sårbarheten för både gods och persontransporter är nödvändig. Långvariga incidenter får konsekvenser såväl regionalt som nationellt.

Södertörns kommunernas viktigaste synpunkter

Södertörns kommunerna vill främst framhålla följande synpunkter vilka utvecklas vidare längre ner i detta remissvar.

- Södertörns kommunerna utgår från att staten står fast vid och möjliggör de avtal som tecknats och att objekt i gällande planer ges tillräcklig finansiering.
- Södertörns kommunerna står bakom förslaget att lyfta ur finansieringen av stambanor ur nationell plan. Att finansiera stambanorna inom nationell plan

¹ Tillväxt i antal företag och antal anställda 2013-2018, *Näringslivsanalys Södertörn, Bismode*

utan ökade ramar får orimliga konsekvenser för övriga transportsystemet i hela landet.

- Södertörnskommunerna vill att en ökad andel av medlen ska fördelas till länsplanerna samt att en större andel medel riktas till Stockholmsregionen.

Synpunkter på inriktningsunderlaget

Nedan redovisas Södertörnskommunernas synpunkter på inriktningsunderlaget.

Synpunkter kopplade till finansieringsprinciper

Planperiodens längd bör vara oförändrad

Södertörnskommunerna instämmer i Trafikverkets bedömning och rekommendation att inte ändra nuvarande planperiod om 12 år.

Större ramar behövs

Södertörnskommunerna noterar att de angivna ramarna (0-nivån) än så länge är på samma nivå som föregående plan. Vi ser därför med oro på Trafikverkets bedömningar att alla projekt i nu gällande plan inte säkert får tillräcklig finansiering *även* om finansieringen av de nya stambanorna hanteras utanför planen. Därför är det angeläget att ramarna utökas så att åtminstone namngivna objekt i dagens plan ryms.

Stambanorna bör hanteras utanför nationell plan

Södertörnskommunerna stödjer Trafikverkets slutsats att de nya stambanorna bör hanteras och finansieras utanför nationell plan.

Större andel till länstransportplanerna

Södertörnskommunerna anser att länstransportplanerna ska få ökad andel av statens investeringar i infrastruktur, då de är viktiga verktyg i samhällsplaneringen för att på olika sätt stödja kommunernas utveckling. Det är de lokala och regionala politikerna och tjänstepersonerna som dagligen arbetar med regionens utveckling och tillväxtfrågor som bäst ser behoven och möjligheterna. Den största potentialen till omställning mot hållbara resor finns i den lokala och regionala skalan. Det är därför angeläget att mer av resurserna satsas där.

Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att det finns ett stort behov av åtgärder på de delar av transportsystemet som hanteras av länstransportplanerna. Trots detta föreslår Trafikverket inte någon ökad tilldelning av medel till länstransportplanerna, vilket är bekymmersamt. Den andel av nationell plan som avdelas till länstransportplanerna har sedan planperioden 2010-2021 sjunkit från 8 procent till dagens förslag på 6 procent, vilket är en helt motsatt utveckling mot den vi bedömer som nödvändig.

Större andel till Stockholms län

Södertörns kommunerna anser att staten bör öka andelen investeringsmedel till Stockholms län. Här bor över en femtedel av Sveriges befolkning på en sjundedel av landets yta och här genereras stora skatteintäkter från medborgare och näringsliv. Bara under de senaste tio åren ökade länets invånarantal med 320 000 personer. Med landets största trängselproblematik finns här också en stor potential att styra om till hållbara resor och transporter. Investeringarna måste därför öka i både nationell plan och länstransportplanen.

Betydande satsningar görs i länet på infrastruktur för ökad kollektivtrafik genom överenskomna åtgärder i Stockholms- och Sverigeförhandlingarna. Dessa objekt är mycket välkomna och har betydelse för resandet i Stockholms län. Finansieringen av dessa objekt kommer till stor del genom medfinansiering från Region Stockholm och från berörda kommuner. Statens andel av investeringarna finansieras genom nationell plan, Stockholms länstransportplan samt av länets invånare genom trängselskatten. Det innebär att en stor del av kommande länsplan är uppbunden av dessa statliga förhandlingar. Åtgärderna för ökad trafiksäkerhet, förbättrad regional och lokal cykling, effektivare kollektivtrafik och utveckling av kommunala och regionala noder blir därför eftersatta.

Ovanpå detta minskade Stockholms andel av samtliga länstransportplaner mellan planomgångarna 2010-2021 och 2018-2029. Södertörns kommunerna kräver därför att staten ökar anslagen till Stockholms län för att huvudstadsregionen ska kunna fortsätta vara Sveriges tillväxtmotor och stå sig i den internationella konkurrensen.

Det är viktigt att vårda och trimma det vi har

Södertörns kommunerna står bakom Trafikverkets bedömning att det är viktigt att vårda och arbeta för att effektivare använda den infrastruktur som finns idag. Befintlig infrastruktur behöver användas mer effektivt samtidigt som satsningar på ny infrastruktur behövs för att stärka tillgängligheten och bidra till effektiva transportlösningar på systemnivå. Sverige har inte råd med det resursslöseri som kapacitetsbrister och dåligt fungerande transportsystem innebär. Prioriterade åtgärder behöver i högre grad baseras på förväntade samhällsnyttor.

Synpunkter kopplade till klimat

Elektrifiering är viktigt för att uppnå klimatmålet

Södertörns kommunerna delar Trafikverkets bild att en omfattande elektrifiering, ökad andel biodrivmedel och högre bränslepriser är nödvändiga för att uppnå målet om en fossilfri transportsektor.

Att uppnå klimatmålen är en av transportsystemets viktigaste utmaningar inför framtiden. Stat, regioner och kommuner med flera behöver gemensamt arbeta för att uppnå dessa.

Södertörns kommunerna är hoppfulla om att den extra satsning på elektrifiering som regeringen presenterade den 15 oktober kommer att innebära en rikstäckande

utbyggnad av laddinfrastrukturen samt att det sker i snabb takt. Vi ser positivt på att staten tar ett stort ansvar för denna utbyggnad, då förutsättningarna för utbyggnad av laddinfrastruktur skiljer sig mellan olika kommuner. Här behöver staten vara vägledande och hålla i det övergripande arbetet. Vi delar Trafikverkets analys att detta troligen är den viktigaste framgångsfaktorn för att laddbara fordon slår igenom på bred front. För tunga transporter anser vi att elvägar bör vara en del i lösningen. Det är viktigt att utvecklingen av infrastruktur håller jämn takt med den tekniska utvecklingen av fordonen.

Hela systemet måste fungera

Omställning av transportsystemet från dagens dominans av resor och transporter på väg till en större andel på järnväg och sjöfart är nödvändig. För att klara denna omställning är det viktigt att Trafikverket i den fortsatta processen i framtagandet av nationell plan fokuserar på systemlösningar som riktar in sig på att lösa hela resan eller transporten och inte på enstaka objekt. För att uppnå förväntad effekt för kollektivtrafik och gods är förbättrade bytespunkter och omlastningspunkter kritiska för att uppnå samhällsnytta och klimatkrav.

Val av prognosförutsättningar får konsekvenser för resultatet

Trafikverket använder sig av basprognoser för att beskriva den framtida trafikutvecklingen. Det är en framskrivning av dagens trafik givet faktorer som bland annat ekonomisk tillväxt. Syftet med basprognoserna är inte att ”beskriva en önskvärd framtid eller en ideal klimatpolitik, utan utgöra en referensutveckling för bland annat infrastrukturplanering.” Södertörnskommunerna anser att nästa planomgång snarare bör styras utifrån en målstyrd planering, just i syfte att klara miljömålen.

Genom att slå fast vilka mål vi vill nå blir det tydligt vilken inriktning som behövs. Om man grundar sig på en prognostiserad trafikutveckling baserad på historisk utveckling och sedan väljer åtgärder för att möta upp densamma kommer vi inte att nå klimatmålen. I så fall förutsätter det att man använder resultatet av basprognoserna för att välja de åtgärder som skapar en önskvärd utveckling givet politisk inriktning, exempelvis klimatmålen och det klimatpolitiska ramverket. Om klimatmålen ska nås behöver en målstyrd planering följa, där åtgärder väljs för att nå målet och nivån på åtgärderna grundas i vad basprognoserna visar. På så vis motverkas den negativa spiralen.

Trafikverkets rådighet rörande steg 1 och 2 åtgärder

Södertörnskommunerna anser att det är av största vikt att Trafikverket driver och deltar i steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Det ska också vara möjligt för länsplaneupprättarna att avsätta medel för medfinansiering av sådana åtgärder i de fall det är kommuner eller regioner som är ansvariga för genomförandet av dessa. Detta för att mindre åtgärder med stor samhällsnytta ska kunna genomföras.

Det är viktigt att hålla gällande avtal och planer

Södertörns kommunerna utgår från att staten står fast vid och möjliggör de avtal som tecknats inom ramen för Sverigeförhandlingen och att alla de objekt som finns med i nu gällande plan ges tillräcklig finansiering som exempel Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn.

Staten har genom Sverigeförhandlingen avtalat om att framtida höghastighetståg ska trafikera och ha möjlighet att stanna vid Södertälje syd. Södertörns kommunerna ser med stor oro på de förslag som presenteras av nya stambanor, att stopp i Södertälje syd inte ingår i varken jämförelsealternativ som samtliga utredningsalternativ.

Bristanalysen för Södra Stockholmsregionen, till följd av nya stambanor, har tydliggjort behovet av två ytterligare spår mellan Järna och Flemingsberg. Vi ser dock att vidare utredning behövs av sträckning av järnvägen som optimerar nyttan för både den regionala arbetspendlingen som ändpunktsresandet på de nya stambanorna. Sträckningen av ny järnväg in mot Stockholm söderifrån upp mot Arlanda måste uppfylla gällande avtal och säkerställa att regional nytta uppstår även i Stockholmsregionen.

För Södertörns kommunerna:

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

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