

## Remissyttrande från Södertörnskommunerna på länsplan för regional transport-infrastruktur i Stockholms län 2026–2037

Länsplan för regional transportinfrastruktur redogör för nyinvesteringar samt medfinansiering i den regionala transportinfrastrukturen under en tolvårsperiod. Region Stockholm är den organisation som ansvarar för att upprätta och fastställa länsplanen för Stockholms län.

Den föreslagna totala ramen för kommande planeringsperiod 2026 - 2037 är 14 854 miljoner kronor, vilket är en ökning med cirka 20 procent sedan förra planen.

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 20 januari 2026. Därefter väntas regeringens beslut om definitiva ekonomiska ramar för länsplanen.

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram, gemensamt beslutade prioriteringar i infrastrukturfrågor och sitt mångåriga samarbete, tagit fram ett gemensamt remissvar. Vid behov lämnar också kommunerna egna kommunspecifika synpunkter.

Remissvaren ska lämnas till Region Stockholm senast den 1 december 2025. Södertörnskommunerna har fått förlängd remisstid till den 9 december 2025.

Södertörnskommunerna är medvetna om att parallellt med denna remisshantering pågår förhandlingar som kommunerna i skrivande stund inte vet utfallet av. Detta gäller framför allt Spårväg Syd.

## Södertörnskommunerna bidrar till regionens tillväxt och utveckling

Södertörnskommunerna är åtta kommuner som samverkar för att bidra till Stockholmsregionens utveckling och tillväxt. Idag bor över en halv miljon invånare på Södertörn och ett antal globala storföretag, två stora hamnar tillsammans med flera lärosäten med världsledande forskning finns här. Inom räckhåll finns dessutom tre flygplatser. Kortare restider och ökad tillgänglighet är avgörande för att binda samman regionen, de regionala stadskärnorna och kommunerna 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.

Södertörnskommunerna har tillsammans gjort en kraftfull prioritering avseende vilka åtgärder kommunerna vill se genomförda i kommande planomgång. Dessa sammanfattas nedan och utvecklas längre ner i texten.

## Prioriterade investeringsobjekt i länsplan

**Bytespunkt Flemingsberg** behövs för att förbättra den storregionala tillgängligheten, ökat hållbart resande, avlasta andra delar av trafiksystemet samt för att utveckla den regionala stadskärnan. Att "Väg 226 planskildhet, del av bytespunkt Flemingsberg" finns med som ett eget investeringsobjekt i förslaget till länsplan är därför positivt då det åtgärdar flera brister. Vägplan behöver starta omgående för att möjliggöra samplanering med pågående projekt. Det är ett första och nödvändigt steg mot att bytespunkten på längre sikt ska bli verklighet.

**Spårväg Syd** är en förutsättning för genomförandet av en flerkärnig region med kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik. Södertörnskommunerna förväntar sig att regionen tar ansvar för att tilläggsavtal till Sverigeförhandlingen tecknas omgående så att planeringen av Spårväg Syd kan återupptas med full kraft och att medel i länsplan tillsammans med medel i nationell plan täcker in statens medfinansieringsåtagande enligt kommande tilläggsavtal.

**Gullmarsplan** är en av regionens största bytespunkter för kollektivtrafik och en av de mest kritiska platserna avseende kapacitet i den centrala regionkärnan. Södertörnskommunerna förväntar sig därför att regionen prioriterar åtgärden i potten för "*Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur*" och fortsätter utredningsarbetet så att åtgärden är planmogen och kan finansieras i länsplan under nästa planperiod.

## Prioriterad utredning i länsplan

**Spår till Tyresö** behövs för att framtidssäkra kapaciteten i kollektivtrafiken på östra Södertörn. Södertörnskommunerna välkomnar att en utredning startat men vill också att ett helhetsgrepp tas om kollektivtrafiken till östra Södertörn både på kortare sikt (till 2035), samt på längre sikt med sikte på 2050 och framåt.

## Prioriteringar i nationell plan

Nedan listas Södertörnskommunernas prioriterade investeringsobjekt i nationell plan.

- Ny passage under Södertälje kanal
- Tvärförbindelse Södertörn
- Spårväg Syd (nationell plan och länsplan)
- Ny regionaljärnväg, från Järna till Flemingsberg via Södertälje syd
- Dubbelspår på Nynäsbanan

## Södertörnskommunernas prioriteringar

### Bytespunkt Flemingsberg inklusive väg 226 planskildhet

I ett långsiktigt perspektiv behöver Bytespunkt Flemingsberg genomföras.

Flemingsberg är redan idag en av regionens mest tillgängliga platser. Ökat kollektivt resande till och från Flemingsberg är av stor betydelse och en förutsättning dels för redan befintliga regionala målpunkter såsom sjukhus, rättscentrum, universitet och högskola dels för fortsatt utveckling av den regionala stadskärnan som planerar för 50 000 arbetsplatser och bostäder. En attraktiv bytespunkt i Flemingsberg, med goda förutsättningar för hållbara resor och stadsutveckling i den regionala kärnan, skapar möjligheter för ett storregionalt resande med kollektivtrafik och avlastar andra delar av regionens trafiksystem, såsom det regionala snittet och Stockholms central.

Den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som genomfördes 2018–2020 för Bytespunkt Flemingsberg som helhet visade på behov av åtgärder på platsen. ÅVS:en följdes av två avsiktsförklaringar mellan parterna. Efter länsplanens utredningsuppdrag tecknades en ny avsiktsförklaring för objekt Väg 226, planskildhet Flemingsberg, mellan Huddinge kommun och Trafikverket.

Bytespunkten består av flera delar som tillsammans syftar till att stärka kollektivtrafiken. Väg 226 planskildhet, del av Bytespunkt Flemingsberg, är en viktig första del och beskrivs nedan. Andra delar består bland annat av stationsbyggnad för samtliga resenärer, kompletterande broar, perronger och lyftpaket. För att säkerställa den långsiktiga utvecklingen på platsen tillsammans med intilliggande pågående planering behöver arbetet med bytespunkten i sin helhet fortsätta parallellt

### Väg 226 planskildhet, del av Bytespunkt Flemingsberg, ger förutsättningar för ett hållbart resande och stadsutveckling

Södertörnskommunerna är positiva till att förslaget till länsplan har med Väg 226 planskildhet, del av Bytespunkt Flemingsberg, som ett nytt namngivet objekt (nedan kallat objektet). Genomförandet av objektet kommer att åtgärda flera stora brister. För en komplett, effektiv och attraktiv bytespunkt i ett långsiktigt perspektiv är detta ett första nödvändigt steg.

Väg 226 sträcker sig igenom Flemingsbergs mest centrala delar där den framtida spårvägssträckningen korsar vägen. I objektet ingår förutom nedsänkning av vägen även bussgata, tunneltak och regionalt cykelstråk samt gångbana.

Objektet syftar framför allt till att skapa goda förutsättningar för hållbart resande, attraktiva och tidseffektiva bytesmöjligheter, och att få största möjliga nytta av Spårväg syd som annars hamnar i konflikt med den korsande vägtrafiken längs väg 226. Objektet minskar dessutom barriäreffekten som väg 226 och järnvägen utgör idag. Det medför också en mer trafiksäker, tillgänglig och gen passage över vägen för fotgängare och cyklister. Objektet bidrar genom detta till att motverka de barriärer som finns på platsen idag, underlätta rörelser mellan stadsdelar lokalt såväl som regionalt och är en förutsättning för stadsutveckling i den regionala stadskärnan.

### **Samplanering med intilliggande och överlappande projekt av yttersta vikt för kostnadseffektiva lösningar**

Den vägplan som Väg 226 planskildhet, del av Bytespunkt Flemingsberg medför att glappet mellan de antagna vägplanerna för Trafikplats Högsplan och Tvärförbindelse Södertörn läks ihop till en helhetslösning för platsen. Eftersom planeringen pågår för dessa infrastrukturprojekt samt Spårväg Syd är det av stor vikt att även planering för vägplan och detaljplan för objektet kan starta omgående för att möjliggöra samplanering och kostnadseffektiva lösningar, både i ett genomförandeskede och i slutgiltig lösning. Givet detta, önskar Södertörns kommunerna att det tillsätts personella resurser och avsätts utredningspengar hos Trafikverket redan 2026.

### **Spårväg Syd**

Spårväg Syd är en förutsättning för genomförandet av en flerkärnig region med kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik. Endast spårbunden trafik kan tillgodose framtida behovet av kollektivt resande mellan de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungälv-Skärholmen.

Det noteras att länsplanens medel uppdaterats för att inrymma riskreserv enligt avtal inom Sverigeförhandlingen och utöver det ta höjd för ett kommande tilläggsavtal som ger förutsättningar för att genomföra en första etapp av Spårväg Syd mellan Flemingsberg station och tunnelbanestationen i Skärholmen.

Södertörns kommunerna förutsätter att medel i länsplan tillsammans med nationell plan täcker in statens medfinansieringsåtagande enligt kommande tilläggsavtal. Vidare förväntar sig Södertörns kommunerna att regionen agerar så att tilläggsavtal kan tecknas omgående och att planeringen av Spårväg Syd därmed kan återupptas med full kraft. Det är av stor vikt för regionens utveckling att en första etapp av Spårväg Syd kan genomföras så snart som möjligt. Södertörns kommunerna utgår från att förutsättningar för genomförande för återstående spårväg från Skärholmen till Älvsjö kommer att kunna diskuteras vidare för att kunna återkomma i en senare planeringsomgång.



## Gullmarsplan

Gullmarsplan är regionens fjärde största bytespunkt för kollektivtrafik, och för busstrafik är Gullmarsplan näst störst i regionen, där endast Slussen har fler påstigande. I dag innehåller bytespunkt Gullmarsplan tunnelbanans gröna linje, tvärbanan, flera stomlinjer samt busstrafik från stora delar av regionens sydöstra delar. År 2030 utökas bytespunkten med tunnelbanans blå linje samt eventuellt tillkommande stombusslinjer. I behovsanalysen för bytespunkten som genomfördes 2022–2023 konstateras att terminalen har nått sitt kapacitetstak för busstrafiken. Resandeprognoser för 2050 pekar mot en ökad belastning på bytespunkten, vilka inte kan hanteras med nuvarande utformning.

I efterföljande åtgärdsval har olika alternativ studerats och utvärderats av parterna Region Stockholm genom trafikförvaltningen, Stockholms stad, Haninge kommun, Tyresö kommun och Nynäshamns kommun. Ett alternativ har bedömts svara mot uppsatta mål och genomförd effektbedömning visar på lönsamhet. Detta har deltagande parter ställt sig bakom. Södertörns kommunerna förväntar sig att Region Stockholm prioriterar åtgärden i potten för *”Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur”* och fortsätter utredningsarbetet så att åtgärden är planmogen och kan finansieras i länsplan under nästa planperiod. Kan delar i lösningen åtgärdas tidigare än 2036 vore det också önskvärt.

## Spårburen trafik till Tyresö

Befolkningen på östra och sydöstra Södertörn förväntas öka kraftfullt under lång tid framöver. Många invånare i Tyresö och nordöstra delen av Haninge arbetspendlar mot centrala regionkärnan och mot norra länshalvan. Kapacitets- och framkomlighetsproblemen i kollektivtrafiken begränsar dock möjligheten till stadsutveckling, med utveckling av de regionala stadskärnorna som avlastning till regionkärnan. Trängselproblematiken på väg, långa restider med byten, otillräcklig kapacitet i bytespunkter och avsaknad av kapacitetsstark kollektivtrafik till Tyresö, gör att kollektivtrafikresandet med buss har nått sitt kapacitetstak. Tyresö kommun är en av få kommuner i länet som idag saknar spårburen kollektivtrafik. Södertörns kommunerna välkomnar därför att en utredning startat för att se över bl.a. kommande spårtrafik till Tyresö och att regionen under hösten 2025 bjudit in till dialog med berörda kommuner om framtagna förslag.

Utredningen i sig berör dock enbart nytillkommen spårinfrastruktur och Södertörns kommunerna önskar ett större helhetsgrepp om kollektivtrafiken till östra Södertörn både på kortare sikt (till 2035), samt på längre sikt (med sikte på 2050 och framåt). Utgångspunkten bör vara fyrstegsprincipen och översynen inbegripa brister och behov, samt åtgärder i redan befintlig infrastruktur och system.

## Svar på Regionens frågor

### **På vilket sätt bedömer din organisation att länsplanen bidrar till att stärka länets sammanhängande regionala transportsystem?**

Södertörns kommunerna anser att länsplanens investeringar bidrar till att uppfylla flera av de regionala mål som uttrycks i den Regionala utvecklingsplanen (RUF), Kollektivtrafikplan 2050 samt följer i stort de vägledande principerna och direktiven. En översiktskarta över de namnsatta objekten skulle kunna öka förståelsen för var satsningar görs och vilka felande länkar eller brister som åtgärdas för att skapa ett sammanhängande regionalt transportsystem.

### **På vilket sätt bedömer din organisation att länsplanens objekt stödjer prioritering av kollektivtrafik och investeringar för en förbättrad cykelinfrastruktur i regionen?**

Fördelningen av medel visar tydligt att planen satsar större delen av investeringsmedlen på kollektivtrafikåtgärder. Södertörns kommunerna uppskattar särskilt satsningarna på bytespunkter, spårtrafik, kommande expressbusslinjer såsom exempelvis expressbusslinje I, samt stärkta relationer på tvären för att stärka den regionala sammanhållningen och bidra särskilt till ökad social hållbarhet. Där utgör bussbron över E4 i Botkyrka och väg 226 planskildhet, del av bytespunkt Flemingsberg goda exempel.

Vad gäller cykelinfrastruktur anser Södertörns kommunerna att det är bra att utbyggnad stöttas för ett mer komplett och sammanhängande regionalt cykelväg nät. Samtidigt finns det ett stort glapp mellan målsättning, finansiering och genomförande. Trafikverkets förmåga till genomförande av cykelåtgärder behöver öka ("Uppföljning av länsplan för regional transportinfrastruktur 2024" samt Riksrevisionen 2025:11) och finansiering i länsplan behöver öka i motsvarande takt.

### **Finns det namngivna objekt som din organisation anser borde ha prioriterats annorlunda i förhållande till länsplanens inriktning?**

Södertörns kommunerna har förståelse för att Bytespunkt Gullmarsplan inte tekniskt kan genomföras före 2036. Utifrån dagens kapacitetsbrist och framtida resandeökning anser Södertörns kommunerna att utredningen behöver fortsätta och prioriteras i potten för "Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur". Regionen behöver ta ansvar för att sådana utredningar fortgår i en takt som möjliggör att åtgärden är planmogen och kan finansieras i länsplanen under nästa planperiod. I ett sådant arbete bör också åtgärder kopplat till trimningar, mindre reinvestering och underhåll kunna identifieras med ett genomförande före 2036.

### **Finns det andra typer av ej namngivna investeringar som din organisation anser borde ha prioriterats annorlunda i förhållande till länsplanens inriktning?**

Södertörns kommunerna vill uppmärksamma behovet av att länsplanen även bör skapa utrymme för följdinvesteringar i transportinfrastruktur kopplat till när olika

kommuner tar ansvar för regionala anläggningar enligt den regionala utvecklingsplanen exempelvis godslogistik, fjärrvärme, vattenförsörjning, masshantering. För detta bör det finnas medel, liknande potten, för medfinansiering.

**På vilket sätt bedömer din organisation att länsplanens inriktning (styrande förutsättningar och vägledande principer) är tillräckligt tydliga och relevanta som grund för länsplanens prioriteringar?**

Södertörns kommunerna har i sitt yttrande över förslaget till regional utvecklingsplan konstaterat att den regionala obalansen är en av de största hållbarhetsutmaningarna och är en strukturell regional fråga. Södertörns kommunerna anser att länsplanen ska bidra till att komma till rätta med de skevheter som föreligger i regionen avseende bebyggelsestruktur, tillgång till infrastruktur och kollektivtrafik, samt till arbetsmarknad, service, fritid och handel. Att sprida investeringarna helt jämnt riskerar därför att befästa en befintlig delvis obalanserad infrastruktur och tillgänglighet. En ökad tillgänglighet till utbildning och arbete med större matchning mot var arbetskraften finns, liksom en mer socialt sammanhållen region med minskade klimatutsläpp till följd av kortare resor och bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur, skulle i högre grad uppnå regionens mål.

**Finns det något i inriktningen som din organisation anser behöver förtydligas, utvecklas eller kompletteras för att bättre stödja val av åtgärder och vägleda vid genomförandet av planen?**

Södertörns kommunerna önskar att regionen förtydligar hur potten ”Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur” kommer att användas. Dessutom önskar Södertörns kommunerna en löpande uppföljning och återkoppling om utfall i samtliga potten.

**Övriga synpunkter och kommentarer på länsplanen?**

Södertörns kommunerna positiva till den ökning av medlen till länsplanerna som skett med cirka 20 procent. Objekt på länsplanenivå samt mindre trimningsåtgärder inom områdena miljö, trafiksäkerhet, cykel och kollektivtrafik är viktiga verktyg i samhällsplaneringen och åtgärder av den typ har också generellt sett hög beräknad lönsamhet.

Södertörns kommunerna saknar dock beredskapsperspektivet i förslaget till länsplan. Likaså saknas delvis det länsövergripande perspektivet, med exempelvis kopplingen till Sörmland och Mälardalen.

**Har din organisation synpunkter på hållbarhetsbedömningen?**

Södertörns kommunerna uppskattar hållbarhetsbedömningens genomgång och lättfattliga sammanställning, liksom de tydliga rekommendationerna till förbättring. Här vill Södertörns kommunerna särskilt lyfta hållbarhetsbedömningens rekommendation med en kompensatorisk ansats under rubriken om jämlika livsvillkor: ”Socioekonomiskt svagare områden behöver en större andel av investeringar för att

*regionala skillnader i tillgänglighet och mobilitet ska utjämnas. Det är även viktigt med olika typer av investeringar och åtgärder.”*

Ur ett hälsoperspektiv vill Södertörns kommunerna också uppmärksamma trygghetsfrågan och gärna möjliggöra satsningar på trygghet i samband med åtgärder för trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. För att kunna öka kollektivtrafikandelen och få fler att välja gång och cykel som hållbara alternativ behöver trafikmiljöer och resandemiljöer också upplevas som trygga. Som hållbarhetsbedömningen lyfter är detta särskilt viktigt för grupper som äldre, barn och unga.

#### **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

##### **Märtha Dahlberg**

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