

Remissyttrande från Södertörns- kommunerna över nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Regeringen gav den 30 mars 2025 i uppdrag åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Processen inleds genom att regeringen ger Trafikverket direktiv för att ta fram ett inriktningsunderlag som sedan remitteras, något som görs vart fjärde år. Underlaget utgör en grund för en infrastrukturproposition, i vilken regeringen redovisar sitt förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut om propositionen. Utifrån regeringens direktiv tar Trafikverket sedan fram ett planförslag som remitteras. Regeringen fastställer slutligen planen, vilket beräknas ske under våren 2026.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 1 171 miljarder kronor för perioden 2026–2037. Ungefär hälften av medlen föreslås gå till underhåll och resterade till utveckling av infrastrukturen.

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

Remisstiden sträcker sig till den 30 december 2025.

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

Södertörnskommunerna får Sveriges huvudstadsregion att fortsätta utvecklas

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. 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.

I Stockholmsregionen och på Södertörn finns stor potential för utveckling av stärkt näringsliv, nya arbetsplatser och fler invånare. Samtidigt förutsätter detta god tillgänglighet genom större satsningar på infrastruktur i samplanering med övrig markanvändning.

Södertörnskommunerna är därför positiva till att förslaget till nationell plan innebär en ökning med 200 miljarder i fasta priser jämfört med nuvarande plan. Det är också positivt att Trafikverket har ett ökat fokus på samhällsekonomisk nytta vid valet av åtgärder i planförslaget. Det möjliggör satsningar på infrastruktur i Stockholmsregionen där nyttorna är stora utifrån befolkningstäthet, trängselproblematik och hög produktion. I Stockholmsregionen finns ett särskilt stort behov av satsningar på utbyggnad av infrastruktur i Södertörnskommunerna. Södertörnskommunerna vill också understryka att redan ingångna avtal mellan staten och kommunerna inom infrastrukturuområdet behöver hållas för att säkerställa den långsiktiga planeringen och förtroendet mellan kommun, region och stat.

Södertörnskommunerna har en gemensam syn på Södertörns framtida samhällsplanering och infrastruktur och har tillsammans gjort en kraftfull prioritering avseende vilka åtgärder som kommunerna anser är absolut nödvändiga för att uppnå en tillgänglig och konkurrenskraftig huvudstadsregion. De systempåverkande åtgärderna sammanfattas nedan och utvecklas längre ner i texten.

Prioriterade Investeringsobjekt

- **Ny passage under Södertälje kanal** är nödvändig för att viktiga samhällsfunktioner och Stockholms- och Mälarenregionens gods- och varuförsörjning inte ska riskeras att slås ut. Nuvarande passage för E4/E20 över Södertälje kanal är en av landets mest sårbara vägsträckor och har en vital funktion ur ett totalförsvarsperspektiv. Störningar, olyckor och kriser får direkt konsekvenser för hela landet. Med en ny passage i tunnel skapas ett robust transportsystem som står emot dessa störningar och möjliggör näringslivets fortsatta utveckling. Det är därför anmärkningsvärt att medel till denna åtgärd helt saknas i förslaget till nationell plan. Det Trafikverket föreslår är utredning av en breddning av befintlig bro, en lösning som tidigare förkastats på grund av oacceptabla konsekvenser under byggtiden. En

breddning av befintlig bro är möjlig först när en ny passage finns klar som kan användas som omledningsväg.

- **Tvärförbindelse Södertörn** möjliggör omställning av godstransporter till sjöfart via Stockholm Norvik hamn samt är den sista länken i en långsiktig trafikstrategi för huvudstadsregionen. Medlen för Tvärförbindelse Södertörn har utökats jämfört mot tidigare plan, vilket är positivt. Samtidigt är Södertörns kommunerna oroad över att Tvärförbindelse Södertörn inte har full finansiering enligt vägplan i nationell plan och att byggstartsbeslut ännu inte har fattats av regeringen. Förseningen av byggstarten innebär stora kostnader och en ofullständig finansiering i nationell plan innebär stora konsekvenser bland annat i form av minskade nyttor och ytterligare försenad tidplan.
- **Spårväg Syd** är en förutsättning för genomförandet av en flerkärnig region med kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik. Södertörns kommunerna förväntar sig att staten agerar så att tilläggsavtal kan tecknas omgående och att medel i nationell plan och länsplan tillsammans täcker in statens medfinansieringsåtagande enligt kommande tilläggsavtal.

Prioriterade utredningar

- **Ny regional järnväg Järna – Flemingsberg via Södertälje syd** behövs för att stärka näringslivets konkurrenskraft och säkerställa en väl fungerande arbetspendling. När Ostlänken öppnas för trafik 2035 kommer kapaciteten på Sträckan Järna-Flemingsberg inte vara tillräcklig.
- **Dubbelspår på Nynäsbanan** behöver utredas för att skapa ett sammanhängande, robust och kapacitetsstarkt pendeltågssystem i Stockholm. Dubbelspår på Nynäsbanan möjliggör också överflyttning av gods till järnväg från och till Norvik hamn.

Södertörns kommunernas prioriteringar i länsplan

Nedan listas Södertörns kommunernas prioriterade investeringsobjekt i länsplan.

- Bytespunkt i Flemingsberg, inklusive väg 226 planskildhet
- Spårväg Syd (nationell plan och länsplan)
- Bytespunkt Gullmarsplan
- Utredning Spår till Tyresö kommun

Ny passage under Södertälje kanal behövs för näringslivets konkurrenskraft och viktiga samhällsfunktioner

Motorvägvägarna E4/E20 över Södertälje kanal hör till en handfull infrastrukturobjekt i Sverige som är av kritisk betydelse för hela landet ur både beredskaps- varuförsörjnings- och arbetspendlingsperspektiv. Det som utmärker befintlig passage över Södertälje kanal bland dessa är att den saknar alternativ omledningsväg, med stora konsekvenser om något skulle slå ut dagens broar. Det är därför anmärkningsvärt att medel för att åtgärda detta helt saknas i förslaget till nationell plan. Finansieringen av en ny passage måste hanteras tidigt i nationell plan 2026–2037.

Samhällsekonomiskt lönsamt och planeringsmoget objekt

Objektet ”En ny passage under Södertälje kanal” är planeringsmoget. Åtgärden, inklusive den redan påbörjade trafikplatsen Hovsjö, visar samhällsekonomisk nytta trots att beredskapsperspektivet inte beaktats.

En nyttoanalys samt en teknisk studie för hur tunneln kan byggas är framtagna av Södertälje kommun. Studierna visar på att passagen under Södertälje kanal:

- Fungerar som omledningsväg med tillräcklig kapacitet när befintliga broar inte kan trafikeras, på grund av incidenter eller andra skäl. De konsekvenser som kan uppstå för hela stockholmsregionen i dagens situation hanteras helt genom en ny tunnel.
- Fungerar som avlastning av nuvarande motorvägsbro i normalläge och frigör kapacitet på motorvägsbron.
- Skapar möjligheter till utökad kollektivtrafik med buss som underlättar kompetensförsörjning till näringslivet och därigenom minskar arbetspendlingen med bil.

Stärkt konkurrenskraft och kompetensförsörjning för näringslivet

Södertörnskommunerna vill se att regeringens direktiv om ett tydligare näringslivsperspektiv i nationell plan får större genomslag. Kommunerna efterfrågar därför fler åtgärder som stödjer det expansiva och växande näringslivet i Stockholmsregionen, där en ny tunnel under Södertälje kanal, tillsammans med Tvärförbindelse Södertörn, är de högst prioriterade.

Regeringens direktiv i uppdraget till Trafikverket inför upprättandet av denna plan är tydligt och fokuserar på att satsningar i infrastruktur ska säkerställa industrins konkurrenskraft och kompetensförsörjning samt att de har en betydelse för totalförsvaret. En ny passage under Södertälje kanal krävs för att företagen och gods- och logistikområden i hela Stockholmsregionen ska kunna behålla sin konkurrenskraft och för att arbetspendlingen och varuförsörjningen ska fungera

I Södertälje finns två av Sveriges största exportföretag, AstraZeneca och Scania, som är beroende av en ny passage under Södertälje kanal för sin konkurrenskraft och kompetensförsörjning, genererar cirka 10 procent av Sveriges exportvärde. Dessa företag konkurrerar framgångsrikt på en global marknad och deras utveckling i Sverige är starkt beroende av en fungerande kompetens- och varuförsörjning

De godstransporter som direkt och indirekt påverkas representerar ett årligt varuvärde på över 1 100 miljarder kronor, motsvarande en tredjedel av Sveriges totala varuflöden. Den samhällsekonomiska kostnaden och tillkommande produktionseffekter överstiger 100 Mkr per dygn.

En tunnel för minskad sårbarhet

Den åtgärdsvalsstudie som Trafikverket genomfört i samverkan med regionala aktörer pekar ut en tunnel under Södertälje kanal som visar på stora nyttor. Denna tunnel måste byggas omgående för att minska sårbarheten vid olyckor och incidenter samtidigt som den förstärker kapaciteten i normalläge.

Dagens situation med endast en bro för passage av Södertälje kanal är otillräcklig för att hantera den trafik som passerar på motorvägsbron. Sårbarheten med endast en passage är hög. Vid incidenter som sänker framkomligheten på passagen uppstår snabbt regionala och nationella konsekvenser. Den stora sårbarheten är negativ för näringslivet när det gäller förutsägbarhet för stora investeringar och kompetensförsörjning. Att motorvägsbron över Södertälje kanal utgör en sårbar del på stråket söderifrån in mot Stockholm, blev extra tydligt vid den trafikolycka på midsommarafton 2016 som gav upphov till det senaste brohaveriet. Trots att haveriet skedde under semesterperiod blev effekterna omfattande. Om detta inträffat vid ett annat tillfälle än under semesterperioden hade, förutom de kostnader som redovisas ovan, viktiga samhällsfunktioner för Stockholmsregionen påverkats ännu kraftigare. Bland annat påverkas sjuk- och livsmedelstransporter samt försörjningen till stora delar av Stockholmsregionens bostadsuppvärmning med mera.

En ny passage under Södertälje kanal behöver inrymmas i nationell plan

Trafikverket och Södertälje kommun har tillsammans undertecknat en avsiktsförklaring som presenterar alla åtgärder som krävs för att bygga den tunnel som utgör en ny passage. Delar av åtgärderna i avsiktsförklaringen är redan påbörjade som resultat av deras stora lönsamhet:

- trafikplats Hovsjö med finansiering i nuvarande nationell plan
- breddning av Nyköpingsvägen som utgör tunnelns södra anslutning till E4, med bidrag från Stadsmiljöavtalet

Den åtgärd som föreslås i förslaget till nationell plan om breddning av Södertäljebron kommer ge stora konsekvenser under byggtiden och motsvarar situationen under brohaveriet 2016. Utgångspunkten att använda Saltsjöbron som omledningsbro vid byggandet innebär att man stänger av för omfattande lokal och regional trafik. Denna

lösning är orimlig då det, enligt vad som redovisas i vägplanen, inte finns några möjliga alternativ för denna trafik

Breddning av befintlig bro var finansierad i nationell plan 2018–2029, men utgick i samband med förra åtgärdsplaneringen 2022–2033 då Trafikverket inte kunde visa på hur breddningen kan genomföras utan orimliga konsekvenser under byggtiden. Detta problem kvarstår varför Södertörns kommunerna anser att den föreslagna åtgärden är lika oacceptabel som när regeringen strök den ur tidigare version av nationell plan. Ytterligare en passage under Södertälje kanal som kan fungera som omledningsväg behöver vara på plats innan en eventuell breddning sker.

Södertörns kommunerna kräver att den tunnel som Trafikverkets åtgärdsvalsstudie pekar ut byggs så snart som möjligt. Medel för detta måste reserveras i nationell plan 2026–2037. Dessutom kan de medel som föreslås i förslag till nationell plan istället gå till breddning av befintlig bro omfördelas till att finansiera en ny passage under Södertälje kanal.

Tvärförbindelse Södertörn - en nationell angelägenhet

Byggstartsbeslut för Tvärförbindelse Södertörn med full finansiering enligt gällande vägplan

Södertörns kommunerna är oroad över att Tvärförbindelse Södertörn inte har full finansiering i nationell plan och att byggstartsbeslut ännu inte har fattats av regeringen. Medlen för Tvärförbindelse Södertörn har visserligen utökats i planförslaget jämfört med tidigare plan, men de medel som finns med i förslaget innebär att inte hela Tvärförbindelse Södertörn är finansierad fullt ut enligt antagen vägplan. Det innebär att besparingsåtgärder behöver vidtas som riskerar att minska effekten och den samlade nyttan exempelvis minskade restider och förbättrad tillgänglighet delvis försvinner. Ofullständig finansiering riskerar även att leda till ytterligare stora förseningar då vägplanen kan behöva göras om i vissa delar.

Tvärförbindelse Södertörn ska knyta ihop Stockholms län

Tvärförbindelse Södertörn är den sista länken i en långsiktig trafikstrategi för utvecklingen av huvudstadsregionen. Den inre tvärleden är färdigställd genom Södra länken, Essingeleden och Norra länken. Den yttre tvärleden består av Norrortsleden, Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn. Med Tvärförbindelse Södertörn knyts stockholmsregionen ihop och skapar en bättre regional sammanhållning och tillgänglighet, regionförstoring och minskade restider. Vägen är en förutsättning för näringslivets utveckling och tillväxt och skapar samtidigt möjlighet för ett stort tillskott i bostadsbyggandet. Tvärförbindelse Södertörn pekas också ut som en av två nya väglänkar i TEN-T-nätet av Trafikverket.

Tvärförbindelse Södertörn möjliggör nationella godstransporter via sjöfart

Byggandet av Tvärförbindelse Södertörn är en nationell angelägenhet genom att den möjliggör och stödjer den nationellt prioriterade överflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart via Stockholm Norvik hamn i Nynäshamns kommun. Norvik hamn har en kort inseglingsled och klarar djupet för Östersjöns största fartyg vilket medför att stora delar av transportarbetet med lastbil från hamnarna i Västra Götaland och Skåne till Stockholm kan minska. Genom omställningen minskar belastningen på vägnätet och koldioxidutsläppen minskar i ett nationellt perspektiv.

Konsekvenser av ofullständig finansiering i nationell plan

Att inte hela Tvärförbindelse Södertörn enligt vägplan är finansierad i nationell plan innebär att de förväntade positiva effekterna delvis försvinner. Utan fullständiga trafikplatser äventyras flera av de nyttor som regeringen efterfrågar genom försämrade förutsättningar för näringsliv och arbetspendling samt möjlighet till minskad klimatpåverkan. Även totalförsvarets och viktiga samhällsfunktioners behov riskeras genom sämre tillgänglighet till Karolinska Universitetssjukhuset, polis med mera.

Vidare påverkas regionala nyttor som tillgänglighet och attraktivitet för kollektivtrafik på tvären mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum. Med en effektiv kollektivtrafik på Tvärförbindelse Södertörn kan även belastade bytespunkter i centrala Stockholm avlastas. Restiderna för samtliga trafikslag riskerar att bli längre och tillgängligheten till viktiga målpunkter och regionala stadskärnor försämras om inte tvärförbindelsen byggs ut i sin helhet.

Lokalt riskerar barriäreffekterna av Tvärförbindelse Södertörn att öka och trafiksituationen kring de icke fullständiga trafikplatserna förutspås fungera otillfredsställande med omvägar och köbildning som följd. Även arbetspendling med cykel mellan de regionala stadskärnorna riskerar att bli mindre attraktiv och trafiksäker. Södertörns kommunerna ser också en stor risk att en ofullständig finansiering innebär att planerad stadsutveckling omöjliggörs samt att földeffekter på kommunalt och regionalt vägnät uppstår vars omfattning eller kostnad ännu inte är klarlagd.

Nuvarande vägplan upphävs 2029 om byggstart ej är påbörjad och en ofullständig finansiering riskerar att leda till ytterligare förseningar då vägplanen kan behöva göras om i vissa delar. En ofullständig finansiering med försenad byggstart som följd påverkar framkomlighet och trafiksäkerhet på det regionala vägnätet på hela Södertörn.

Tvärförbindelse Södertörn har länge utgjort en planeringsförutsättning för utvecklingen i kommunerna på Södertörn. Den försenade byggstarten hotar utveckling och tillväxt såväl regionalt som nationellt och Södertörns kommunerna kan inte acceptera ytterligare förseningar.

Spårväg Syd

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

Det noteras att förslag till nationell plan under rubriken Investeringar i regional plan inte överensstämmer med remitterat förslag till länsplan vad gäller Spårväg Syd och Sverigeförhandlingen. Länsplanens förslag att inrymma riskreserv enligt avtal inom Sverigeförhandlingen och utöver det ta höjd för kommande tilläggsavtal till Sverigeförhandlingen återges inte i förslag till nationell plan. Södertörnskommunerna förutsätter att medel i nationell plan och länsplan tillsammans kommer att täcka in statens medfinansieringsåtagande enligt kommande tilläggsavtal. Vidare förväntar sig Södertörnskommunerna att staten 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. Södertörnskommunerna utgår från att förutsättningar för genomförande för återstående spårväg från Skärholmen till Älvsjö kommer att kunna diskuteras vidare för att kunna återkomma som ett fullt utbyggt stråk i en senare planeringsomgång.

Prioriterade utredningar

Ny regionaljärnväg Järna-Flemingsberg via Södertälje syd

När Ostlänken öppnas för trafik 2035 kommer kapaciteten på sträckan Järna-Flemingsberg inte att vara tillräcklig. Detta är konstaterat i genomförd åtgärdsvalsstudie, vilken bekräftade att nya spår krävs för att kunna hantera den ökade efterfrågan på järnvägskapacitet. För näringslivets konkurrenskraft är det avgörande med en god kompetensförsörjning. Möjligheten till regional arbetspendling med tåg påverkas negativt om inte kapacitetsbristen åtgärdas. Södertörnskommunerna anser att fördjupade utredningar inte kan fördröjas ytterligare. Medel för fortsatta utredningar måste inrymmas i nationell plan.

Det är viktigt att utredningen presenterar ett genomarbetat beslutsunderlag där samtliga samhällsekonomiska nyttor för både nationell tågtrafik och regional utveckling beräknas och värderas.

Dubbelspår på Nynäsbanan

Dubbelspår på Nynäsbanan behöver utredas för att skapa ett sammanhängande, robust och kapacitetsstarkt pendeltågssystem i Stockholmsregionen. Nynäsbanan har flaskhalsar i form av enkelspår på sträckan mellan Västerhaninge och Nynäshamn. Detta får påverkan på hela järnvägssystemet. Ett pålitligt pendeltågssystem är avgörande för en fungerande arbetspendling. En utbyggnad av Nynäsbanan bidrar också till en stärkt beredskap och en mer robust infrastruktur.

Vidare möjliggör dubbelspår på Nynäsbanan en överflyttning av gods till järnväg. Stockholm Norvik hamn är en av Sveriges viktigaste inkörsportar för både gods och passagerare. Under 2023 hanterade hamnen över 6 miljoner ton gods och mer än 430 000 passagerare – och volymerna väntas öka kraftigt de kommande åren. För att klara denna tillväxt på ett klimatsmart sätt krävs att mer gods flyttas från väg till järnväg.

Utbyggnaden av dubbelspår mellan Västerhaninge och Nynäshamn skulle inte bara gynna godstrafiken – det skulle också förbättra förutsättningarna för pendeltågstrafiken. Fler avgångar, kortare restider och ökad punktlighet gör det enklare för människor att välja kollektivtrafiken i vardagen.

Övriga synpunkter

Storstadsperspektivet behöver beaktas

Södertörnskommunerna uppskattar att planens ekonomiska ram har utökats och noterar att flera viktiga projekt i huvudstadsregionen finns med i planförslaget. Storstadsregionen har komplexa förutsättningar, men goda förutsättningar med sina utpekade regionala stadskärnor att bidra till ett transporteffektivt samhälle med ett ökat hållbart resande.

För att hantera transportbehovet på Södertörn och i Stockholmsregionen är investeringar i effektiv kollektivtrafik nödvändiga. I det sammanhanget är satsningar på större bytespunkter, depåer och terminaler avgörande, och Södertörnskommunerna välkomnar därför den i nationell plan prioriterade utredningen ”Anpassningar till utbyggd tunnelbana med mera”. På Södertörn finns två bytespunkter med särskild relevans där ansvarsfördelning behöver förtydligas och platsen behöver utvecklas och anpassas.

- Framtida bytespunkt Flemingsberg är en av dessa, och påverkas av Spårväg Syd, ökad trafikering på järnvägsspåren och stadsutveckling. Behovet av förtydligad ansvarsfördelning avseende funktioner och kostnader mellan olika parter har identifierats.
- Den andra är bytespunkt Gullmarsplan där utbyggnad av tunnelbanans blå linje redan idag har påverkat bytespunktens kapacitet och funktion i befintlig anläggning, främst avseende busstrafik. Även här behöver ansvar gällande kostnader, planering och ansvarsområden klarläggas.

Förtroende viktigt för långsiktig planering

För att säkerställa transportplanernas och processernas legitimitet samt förtroende mellan parterna är det angeläget att avtal hålls. Efterlevnaden av gällande avtal är av grundläggande betydelse för att skapa förutsägbarhet och långsiktighet i den regionala och kommunala planeringen i riktning mot statliga, regionala och kommunala mål och bibehåller förtroendet mellan stat, region och kommun och vårt gemensamma ansvar för utvecklingen i södra Stockholm. På Södertörn gäller det:

Tvärförbindelse Södertörn som har finansieringsavtal och Spårväg Syd som ingår i Sverigeförhandlingen

Vidmakthållande och upprustning av transportsystemet

Södertörns kommunerna delar bilden att det är angeläget att vårda och underhålla befintligt transportsystem samt att prioritera åtgärder som underlättar medborgares vardag och stärker både näringsliv och totalförsvaret. Detta även i syfte att kunna hantera risker till följd av klimatförändringar. Därför önskar Södertörns kommunerna att sårbarhetsperspektivet och en ökad redundans i infrastruktursystemet bör få ett ökat genomslag i förslag till plan. Ur ett beredskapsperspektiv är just åtgärden ny passage under Södertälje kanal en av de allra viktigaste åtgärderna i Stockholmsregionen med följd effekter även i övriga Sverige. Utveckling och anpassning genom smärre åtgärder inom ramen för potten trimnings- och miljöåtgärder behövs också. Därför välkomnas att beloppsgränsen för detta åtgärdsområde har höjts till 150 mnkr i planförslaget, samt att potten i sin helhet fått utökad ram.

Däremot är det beklagligt att dessa åtgärdsområden inte är möjliga att nyttja för samfinansiering till regional plan som till exempel föreslogs i slutredovisningen av uppdraget Högvärdig kollektivtrafik i storstad. Det är också beklagligt att finansiering för cykelåtgärder har minskats.

Trafikverkets förmåga till genomförande av trimnings- och miljöåtgärder behöver öka och finansiering i nationell plan behöver öka i motsvarande takt. Trafikverket behöver genomföra de åtgärder som de har i uppdrag att genomföra. Exempelvis har riksrevisionen visat att cykelåtgärder drar ut på tiden vilket innebär att mål för trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet inte nås. Detta gäller även möjligheten att åstadkomma synergier mellan de olika planeringsnivåerna, där smärre åtgärder inom trimningar och miljö kan och bör nyttjas effektivt tillsammans med lokala åtgärder i kontinuerlig dialog med region och kommuner.

Följdinvesteringar för ett komplett system- och stråkperspektiv

Det är positivt att ett system- och stråkperspektiv har fått större utrymme i prioritering av åtgärder. Förutom samplanering med region och kommuner, behöver redan gjorda investeringar och dess fulla potential för att tillhandahålla nytta också beaktas. För Södertörns kommunerna avser det till exempel utbyggnaden av Norvik hamn och möjligheten att på ett effektivt sätt transporterar varor och gods vidare ut i Sverige genom att utreda dubbelspår på Nynäsbanan och genomföra Tvärförbindelse Södertörn.

För Södertörnskommunerna:

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