



Datum
2022-01-19

Diarienummer
KS-2021/2817.109

Handläggare
Liselott Söderström
Liselott.Soderstrom@huddinge.se

Samhällsbyggnadsutskottet

Förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 – Svar på remiss från Trafikverket/Regeringskansliet

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsutskottets beslut, på delegation av kommunstyrelsen

1. Samhällsbyggnadsutskottet godkänner förvaltningens förslag till yttrande gällande Remiss om Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, enligt bilaga 1.
2. Samhällsbyggnadsutskottet godkänner Södertörnskommunernas gemensamma remissvar gällande Remiss om Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033, enligt bilaga 2.

Sammanfattning

Den nationella planen för transportinfrastrukturen (nedan kallad nationell plan) beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Trafikverket har tagit fram förslag till nationell plan och redovisat den för regeringen samtidigt som den har gått ut på remiss. Utgångspunkten för Trafikverkets förslag är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen och att i enlighet med fyrstegsprincipen vårda och utveckla befintlig infrastruktur. Den ekonomiska ramen uppgår till 799 miljarder kronor där 362 miljarder ska gå till vidmakthållande och 437 miljarder gå till utveckling av transportsystemet, varav 107 miljarder till nya stambanor.

Tvärförbindelse Södertörn finns med i förslag till nationell plan med full finansiering. Tidplanen för byggstart är framflyttad från år 2021-2023 till år 2025-2027. Tvärförbindelse Södertörn är också utpekad som lämpligt objekt för innovativa lösningar i byggskedet.

Förvaltningens förslag till svar består av ett Södertörns-gemensamt yttrande, samt ett kommunspecifikt yttrande. Kommunstyrelsen har beslutat att delegera rätten att yttra sig till samhällsbyggnadsutskottet eftersom yttranden ska inlämnas före nästkommande kommunstyrelsemöte.

I Södertörnsyttrandet lyfts de av Södertörnskommunerna fem prioriterade objekten med särskilt fokus på Tvärförbindelse Södertörn, ny passage Södertälje

HUDDINGE KOMMUN

Postadress
Huddinge kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
141 85 Huddinge

Besök
Kommunalvägen 28

Tfn vxl 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se
www.huddinge.se



Datum
2022-01-19

Diarienummer
KS-2021/2817.109

kanal och nya spår på sträckan Järna-Flemingsberg. Dessa tre kan finansieras genom nationell plan, övriga två främst genom länsplan. I det Huddingespecifika yttrandet läggs störst fokus på Tvärförbindelse Södertörn, med samma text som i det Södertörns gemensamma yttrandet. De viktigaste synpunkterna som lyfts är att Södertörns kommunerna och Huddinge kommun ser med oro på den senarelagda byggstarten och utgår från att byggstarten sker tidigt i angivet tidsspann. Det lyfts även att förberedande arbeten kan sättas igång innan byggstart samt att Tvärförbindelse Södertörn kan färdigställas inom planperioden.

Beskrivning av ärendet

Den nationella planen för transportinfrastrukturen (nedan kallad nationell plan) beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Nationell plan omfattar i huvudsak:

- drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar
- investeringar och trimningsåtgärder i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar
- åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan
- stöd till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer (stadsmiljöavtal)
- medel till forskning och innovation

Den nationella planen gäller i tolv år och revideras vanligtvis vart fjärde år.

Huddinge kommun och Södertörns kommunerna har under våren 2021 lämnat yttranden kopplat till processen för nationell och regional transportinfrastrukturplanering. Först genom yttrande på Trafikverkets inriktningsunderlag (KS-2020/2352) och sedan på Region Stockholms åtgärdsförfrågan angående brister och behov (KS-2021/241). De brister som lyftes i Södertörns yttrande (och som även Huddinge står bakom) var de fem objekt som Södertörns kommunerna gemensamt beslutat att driva (Tvärförbindelse Södertörn, ny passage av Södertälje kanal, nya spår på sträckan Järna-Flemingsberg, bytespunkt Flemingsberg och spår till Tyresö). I det Huddingespecifika yttrandet lyftes Bytespunkt Flemingsberg (inklusive nedsänkning av väg 226) samt oskyddade trafikanter Huddingevägen som de högst prioriterade bristerna. Huddinge kommun kommer även att besvara remiss om förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033 (KS-2021/2608).

Trafikverket har på uppdrag av regeringen tagit fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen. Trafikverket redovisar sin plan till regeringen och samtidigt som Trafikverkets planförslag redovisas går det på extern remiss. Remissynpunkter lämnas till regeringen. Regeringen beslutar om innehållet i nationell plan, vilket innebär att ändringar av Trafikverkets planförslag kan göras.

Huddinge kommun har fått förslag till nationell plan på remiss. Förvaltningens förslag till svar består av ett Södertörns gemensamt yttrande, samt ett kommunspecifikt yttrande. Yttranden ska lämnas till Regeringskansliet senast 28 februari 2022 och närmaste Kommunstyrelsemöte är efter angivet datum. Därför har Kommunstyrelsen fattat beslut om att delegera rätten att yttra sig, samt delegerat rätten att besluta om att godkänna Södertörns kommunernas



gemensamma remissvar, till kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott (SBU) (2 februari 2022).

Utgångspunkten för Trafikverkets förslag till nationell plan är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. En övergripande prioritering är att enligt fyrstegsprincipen vårda och utveckla befintlig infrastruktur.

Den ekonomiska ramen för nationell plan är 799 miljarder kr. Inom denna ram ska enligt regeringens direktiv 362 miljarder gå till vidmakthållande av statliga järnvägar och vägar. 437 miljarder ska gå till utveckling av transportsystemet och av dessa ska 107 miljarder avsättas för nya stambanor för höghastighetståg. Direktivet anger också att den gällande planen (2018-2029) ska fullföljas. Regeringen har också angett att Norrbottenbanans etapp Skellefteå-Luleå ska påbörjas och det är också nödvändigt att inrymma fortsatt utbyggnad av det nya digitala signalsystemet ERTMS i planförslaget. Då allt inte ryms inom ramen har Trafikverket analyserat kostnadsbesparingar samt förskjutit vissa objekt i tid. Det innebär också att utrymmet i kommande planer är högt in-tecknat.

Tvärförbindelse Södertörn finns med i gällande nationell plan (2018-2029) men utan full finansiering. I förslag till nationell plan 2022-2033 är Tvärförbindelse Södertörn fullt finansierad men med byggstart framflyttad från år 2021-2023 i gällande nationell plan till år 2025-2027 i förslag till nationell plan.

Tvärförbindelse Södertörn är också föreslaget som lämpligt objekt för innovativa lösningar i byggskedet. Syftet är att effektivisera och minska miljöbelastningen under byggskedet genom elektrifiering, digitalisering och automatisering.

Av de två övriga prioriterade objekten för Södertörnskommunerna till nationell plan finns inte bristen Järna-Stockholm med i förslaget och endast breddning av Södertäljebroarna istället för ny passage av Södertälje kanal.

Övriga namngivna objekt som rör Huddinge kommun är Spårväg syd och Förbifart Stockholm inklusive kapacitetsförstärkningar, vilka finns med i förslaget. Inom Huddinge kommuns område planeras även förbättringsåtgärder på Västra stambanan genom till exempel signaloptimering och upprustning av tunnlar. Nytt i förslag till nationell plan är en utredning för Stockholms central och Tomtebodas bangård.

Remissinstansernas synpunkter

En förvaltningsdialog har hållits med miljö- och bygglovsförvaltningen, vilka har lämnat ett yttrande på förslaget till nationell plan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Deras svar redovisas nedan.

Miljö- och bygglovsförvaltningens yttrande

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar bland annat planförslagets effekter på miljön. Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll, omfattning och detaljering regleras av miljöbalken. Miljö- och bygglovsförvaltningen bedömer att beskrivningen är ett bra underlag för fortsatt beredning och fastställelse av planförslaget. De mål som används för bedömningarna i den strategiska miljöbedömningen tar sin utgångspunkt i lagstiftade samhällsmål och andra



Datum
2022-01-19

Diarienummer
KS-2021/2817.109

samhälleliga policys som kopplar såväl till transportsektorn som miljö- och hållbarhetsområdet vilket leder till en meningsfull och bra formulerad bedömningsgrund.

Miljö- och bygglovsförvaltningen vill upplysa om att transportsystemets funktion, användning och miljöpåverkan beror även av en rad andra faktorer som inte är en del av infrastrukturplanen. Exempel på sådana faktorer är styrmedel, regleringar, och upphandlad trafik. Utöver det ska miljöbedömningen ge förslag på åtgärder som kan minska negativ miljöpåverkan och öka bidrag till måluppfyllelse.

Förvaltningens synpunkter

Kommunstyrelsens förvaltnings förslag till svar består av dels ett gemensamt yttrande tillsammans med övriga Södertörnskommuner, dels ett kommunspecifikt yttrande.

Nedan beskrivs kortfattat innehållet i de respektive yttrandena, vilka utgör förvaltningens synpunkter.

Allmänna och övriga synpunkter

Att tidigare namngivna åtgärder i gällande nationell plan och förhandlingar kvarstår är Huddinge kommun nöjda med. Södertörnskommunerna betonar att det är nödvändigt att parterna står fast vid de avtal som tecknats och att objekt i plan ges tillräcklig finansiering.

Huddinge kommun stödjer Trafikverkets slutsats från inriktningsunderlaget att de nya stambanorna bör hanteras och finansieras utanför nationell plan. Detta eftersom andra nödvändiga investeringar för att styra om till ett ökat hållbart resande riskerar att inte tilldelas tillräckliga medel om stora delar av de framtida nationella planernas ramar går till finansiering av nya stambanor.

Huddinge kommun är positiva till den cykelpott om 600 miljoner som ska gå till cykelåtgärder i länsplanerna. Huddinge kommun anser också att Trafikverkets möjligheter att driva och genomföra steg 1- och steg 2- åtgärder behöver öka.

Södertörnskommunerna lyfter även fram att man önskar att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utreda utvecklade finansieringslösningar för åtgärder med stor regional nytta.

Södertörnskommunerna anser också att det är positivt att 17 miljarder avsatts till trimnings/tillgänglighetsåtgärder eftersom befintlig infrastruktur behöver användas mer effektivt samtidigt som satsningar på ny infrastruktur behövs.

I Södertörnsyttrandet lyfts de av Södertörnskommunerna fem prioriterade objekten (Tvärförbindelse Södertörn, ny passage av Södertälje kanal, nya spår på sträckan Järna-Flemingsberg, bytespunkt Flemingsberg och spår till Tyresö) med särskilt fokus på Tvärförbindelse Södertörn, ny passage Södertälje kanal och nya spår på sträckan Järna- Flemingsberg, vilka kan ges finansiering genom nationell plan, övriga två främst genom länsplan.



Datum
2022-01-19

Diarienummer
KS-2021/2817.109

Tvärförbindelse Södertörn - en nationell angelägenhet

Innehållet i texten om Tvärförbindelse Södertörn är samma i båda yttrandena, men *Södertörnskommunerna* är utbytt mot *Huddinge kommun* i det kommunspecifika yttrandet. Detta avsnitt är också det som störst vikt läggs vid i det Huddingespecifika yttrandet. Nedan redogörs i kortfattad form vilka synpunkter som lyfts fram. Kommunstyrelsens förvaltningen ställer sig bakom dessa synpunkter i sin helhet.

Det är mycket positivt att Tvärförbindelse Södertörn ges full finansiering i förslaget till nationell plan. Dock framhålls i yttrandena att man ser med oro på den senarelagda byggstarten och utgår från att byggstarten sker tidigt i angivet tidsspänn, att förberedande arbeten kan sättas igång innan dess samt att Tvärförbindelse Södertörn kan färdigställas inom planperioden.

I yttrandena lyfts också att det är positivt att Tvärförbindelse Södertörn är utvalt för att pröva innovativa lösningar i syfte att driva på mot minskade klimatavtryck i byggskedet, så länge det inte får påverkan på tidplanen.

Därefter följer en beskrivning av varför Tvärförbindelse Södertörn är viktig i såväl ett nationellt perspektiv som ett regionalt perspektiv. Detta beskrivs bland annat utifrån omställningen av nationella godstransporter från vägtransport till sjöfart där Tvärförbindelse Södertörn behövs för de regionala vägtransporterna från Norviks hamn. Även hur Tvärförbindelse Södertörn knyter ihop länet och möjliggör arbetspendling och utveckling av bostäder och näringsliv och hur den ger bättre möjligheter för kollektivtrafik och cykel beskrivs.

Ny passage av Södertälje kanal

Nedan redovisas i kortfattat de synpunkter som lyfts fram i Södertörnsyttrandet.

Passagen av Södertälje kanal har idag inte tillräcklig kapacitet för att hantera den trafik som passerar på motorvägsbron. Sårbarheten med endast en passage är mycket hög.

Den åtgärdsvalsstudie som Trafikverket genomfört i samverkan med regionala aktörer pekar ut en tunnel under Södertälje kanal som visar på stora nyttor. Ett medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och Södertälje kommun är undertecknat för alla åtgärder som krävs för att bygga den tunnel som utgör en ny passage. Södertörnskommunerna kräver att den tunnel som Trafikverkets åtgärdsvalsstudie pekar ut byggs så snart som möjligt.

Bristen Järna- Stockholm

Södertörnskommunerna skriver i yttrandet att det är anmärkningsvärt att bristen Järna-Stockholm inte omnämns i planförslaget. Detta trots att det pekades ut som en brist i gällande nationell plan och därefter har genomgått en åtgärdsvalsstudie. Trafikverket har konstaterat att nya spår krävs för att hantera den ökade efterfrågan på järnvägskapacitet.

Södertörnskommunerna instämmer i Trafikverkets bedömning att en vidare utredning behöver genomföras för att sedan följas av en järnvägsplan. Denna utredning måste enligt Södertörnskommunerna förhålla sig till Södertälje



kommuns avtal med Sverigeförhandlingen om trafikering av höghastighetstågen via Södertälje syd. Södertörnskommunerna skriver vidare att Trafikverket måste säkerställa att regionala nyttor som arbetspendling, flerkärnighet, regionförstoring och socialt värdeskapande ska väga tungt i val av sträckning för den nya järnvägen.

I det Huddingeprecifika yttrandet beskrivs en förkortad version av texten från det Södertörnsregiongemensamma yttrandet.

Bytespunkt Flemingsberg och nedsänkning av väg 226

I det Huddingeprecifika yttrandet beskrivs kopplat till bristen Järna- Stockholm behovet av bytespunkt Flemingsberg inklusive nedsänkning av väg 226. Motiveringen till behovet är att få full effekt av Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn, för kommande behov till följd av ytterligare spår samt för effektiva byten mellan nationella, regionala och lokala resor. Det beskrivs även att en nedsänkning av väg 226 kan ha betydelse för riksintresset för Västra stambanan genom Flemingsberg, inte minst vad gäller skyfall.

Synpunkter på övriga namngivna objekt i förslag till nationell plan

Huddinge noterar att såväl Tvärförbindelse Södertörn som Förbifart Stockholm och de kapacitetsförstärkningar som är kopplade till dessa åtgärder är fullt finansierade vilket är bra, likaså Spårväg syd med tillhörande cykelåtgärder.

Huddinge kommun ser att kapaciteten i järnvägssystemet behöver öka och därför är det bra att utredningen för Stockholm central och Tomtebodan kan starta. Det är också positivt med upprustningar av tunnlar och signaloptimering på Västra stambanan och Huddinge kommun för fram att det förutsätts att dialog förs i tidigt skede gällande eventuell reservation av mark för att möjliggöra åtgärderna.

Konsekvenser för barn och hållbarhet

En stor del av förslaget till nationell plan innehåller åtgärder för vidmakthållande av väg och järnväg vilket är ett resurseffektivt sätt att använda de statliga medlen. En stor del av medlen för investeringar går till järnväg vilket är positivt ur hållbarhetsperspektiv. Cykelåtgärder och stadsmiljöavtalen kan även bidra till förbättrade förutsättningar för hållbart resande på lokal och regional nivå, vilket kan gynna barn.

Ekonomiska och juridiska konsekvenser

Alla stora infrastrukturinvesteringar är förknippade med stora kostnader. I nationell plan är det statliga medel som reserveras för investeringarna, men i vissa fall kan det vara aktuellt med annan finansiering, till exempel kommunal medfinansiering. Detta förhandlas då separat i respektive fall.

Sammantaget utgör yttrandet i sig inga ekonomiska eller juridiska konsekvenser.



Datum
2022-01-19

Diarienummer
KS-2021/2817.109

Camilla Broo
Kommundirektör

Heléne Hill
Samhällsbyggnadsdirektör

Bilagor

- Bilaga 1. Huddinge kommuns yttrande
- Bilaga 2. Södertörns gemensamt yttrande
- Bilaga 3. Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
- Bilaga 4. Missiv till remiss
- Bilaga 5. Tillfällig delegering av yttranderätt över remiss Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2022-2033. Beslut i kommunstyrelsen 2 februari 2022

Beslutet ska skickas till

Regeringskansliet, Infrastrukturdepartementet
Strateg Södertörns kommunerna
Miljö- och bygglovsförvaltningen