

## Kollektivtrafikens utveckling på Södertörn

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) står gemensamt bakom detta ställningstagande vad gäller kollektivtrafikens utveckling på Södertörn som del av kommunernas egna remissvar på Region Stockholms förslag till trafikförändringar i kollektivtrafiken 2020/2021 (T21).

**Södertörn växer kraftfullt**, fram till 2030 planeras för ytterligare ca 175 000 invånare vilket är en ökning med 35% från dagens 500 000 invånare. Även antalet arbetsplatser ökar kraftigt på Södertörn. Det ställer höga krav på tillgänglighet och framkomlighet, inte minst för kollektivtrafiken som behöver vara effektiv och konkurrenskraftig jämfört med bilen. Etapplösningar behövs fram till dess att stora infrastrukturprojekt är färdigställda såsom Tvärförbindelse Södertörn, ny passage över Södertälje kanal och Spårväg Syd. Detta är avgörande för att binda ihop regionen, bryta segregation, förbättra matchningen på arbetsmarknaden och möjliggöra möten mellan olika målgrupper.

**Den långsiktiga inriktningen** ska vara att de regionala stadskärnorna Flemingsberg, Haninge, Kungens kurva och Södertälje knyts samman med attraktiv kapacitetsstark kollektivtrafik. Det är därför angeläget att planerade stombusslinjer enligt Stomnätsplanen startas snarast. Vi anser också att det ska finnas valmöjligheter, så kallad parallelltrafik, mellan spår och buss. Det skapar en robusthet i kollektivtrafiksystemet vid störningar som gör att fler människor kommer se kollektivtrafiken som ett tillförlitligare alternativ än bilen. Vi ser utbyggd parallelltrafik som en förutsättning för att vi ska få en kraftfull omställning till ökat kollektivtrafikresande och anser därför att Regionen ska ompröva sin nuvarande inställning till parallelltrafik.

**Pendeltågstrafiken** är ryggraden i kollektivtrafiken för större delen av Södertörn. Det är viktigt att den fungera och är pålitlig. För stationer längre ut i pendeltågssystemet är det extra viktigt att restider hålls nere medan turtätheten är extra viktig för stationer längre in i systemet.

**För stråken in mot Stockholm** med många resande och där spårtrafik saknas (exempelvis väg 73 och E4/E20) är det extra viktigt att öka framkomligheten för direktbussarna, med goda omstigningsmöjligheter nära centrala Stockholm. Förutsättningarna för att införa stombussar på E4/E20 mellan Nykvarn/Södertälje-Kungens kurva-Liljeholmen bör utredas i syfte att koppla samman kärnor och målpunkter såsom Södra Porten i Botkyrka samt minska restiderna.

**Resor på tvären** med kollektivtrafik är idag bristfälligt utbyggda på Södertörn. I avvaktan på färdigställandet av ny infrastruktur, t ex Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn bör delsträckor av samtliga planerade stombusslinjer och andra satsningar startas tidigare. Utöver det anser vi att en utredning bör startas för stråket mellan Nykvarn-Östertälje och vidare mot Haninge-Nynäshamn för att hitta en attraktivare linjedragning än tidigare förslag till stombusslinje

**Bytespunkterna** Flemingsberg, Gullmarsplan och Liljeholmen är idag viktiga knutpunkter för Södertörn och kommer bli än viktigare i framtiden, det behöver därför säkerställas så att de inte utgör flaskhalsar i den ökning av resande som planeras.

**Resecentrum Flemingsbergs** roll som knutpunkt kräver nu ett kraftfullt gemensamt agerande från regionen, Trafikverket och kommunen för att hitta finansiering och omhänderta den utveckling med exempelvis 35 000 nya arbetsplatser som sker i området. I detta samarbete är det viktigt att

*Gemensamt ställningstagande som alla lägger in först, i de egna remissvaren till "Trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2020/2021 (T21)"*

säkerställa Flemingsbergs framtida roll som knutpunkt som kommer att ge förutsättningar för utvecklingen av stadskärnan.

För **Gullmarsplan** visar analyser på en kraftigt ökad efterfrågan på bussresor, vilket ställer stora krav på utformning och lokalisering av nya Gullmarsplan. Under den långa tid då tunnelbanans utbyggnad pågår behövs en temporär lösning som fungerar för de busslinjer som har störst behov, dvs de busslinjer som kommer till och från Tyresö, Haninge och Nynäshamn. Det är av största vikt att det i samband med ombyggnationen av Gullmarsplan också tillskapas ytterligare busslinjer med fler målpunkter.

I Tyresö **saknas i dagsläget helt spårburen kollektivtrafik**, vilket också gäller för många bostadsområden, glesbygd och skärgård i de övriga kommunerna på Södertörn. En kapacitetsstark, attraktiv och tillgänglig busstrafik är extra viktig för dessa områden och platser oavsett om den är spårburen eller fortsatt sker med buss.

**För att stärka den storregionala och nationella tillgängligheten** från Södertörn behövs effektiva förbindelser med tåg till och från viktiga målpunkter utanför Södertörn, t ex regionalt till Arlanda och Uppsala samt nationellt genom Flemingsbergs och Södertälje syds koppling till fjärrtågstrafiken.

Regionen bör verka för att medel finns i länsplan för **framkomlighetsåtgärder i vägnätet**, oavsett väghållare. På så sätt kan man åstadkomma kostnadseffektiva satsningar med stor samhällsnytta, utan att väghållaransvaret eller kommungränser utgör begränsningar.

**Beteendepåverkande åtgärder** måste ges en tydligare plats bland de åtgärder regionen föreslår, den nödvändiga omställningen till ökat kollektivtrafikresande är inte möjlig utan tydliga och samordnade insatser.

**Generellt önskar Södertörnskommunerna** att motiven till förändringar i kollektivtrafikens utbud tydligare anges i remissen. Det skulle underlätta dialogen mellan kommunerna och regionen och skapa större acceptans för och medvetenhet om de prioriteringar som måste genomföras.