

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 landstingets förslag till trafikförändringar i kollektivtrafiken 2018/2019 (T19).

Södertörnskommunerna växer starkt med fler bostäder och medborgare, fler företag och fler jobb och har just nu en snabbare företagstillväxt än Stockholms län i sin helhet. Det ställer höga krav på tillgänglighet och framkomlighet, inte minst för kollektivtrafiken som behöver vara effektiv. Pendeltågstrafiken är ryggraden i kollektivtrafiken för större delen av Södertörn och det är viktigt att den fungerar och är pålitlig. Stockholm Norvik Hamn kommer att ge fler arbetstillfällen och ökad bostadsproduktion i stationsnära lägen. Med en lastbil var 19 sekund behövs dubbelspår på Nynäsbanan för att minska trycket på vägarna 73, 225 och 226. Utvecklingen av kollektivtrafiken behöver understödja hela den bebyggelseutveckling som sker på Södertörn och 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 och utanförskap samt förbättra matchningen på arbetsmarknaden.

Södertörnskommunerna anser att kollektivtrafiken, och de avtal som styr den, behöver anpassas och utvecklas utifrån kommunala bebyggelseplaner både vad gäller bostäder och arbetsplatser. Kollektivtrafiken behöver finnas som ett tydligt och attraktivt färdmedelsval redan från början, innan hela områden är utbyggda. Utbudet kan sedan utvecklas allt eftersom efterfrågan ökar. Vi anser också att det bör finnas en valmöjlighet mellan spår och buss i stråk med många resenärer. Det skapar en robusthet i kollektivtrafiksystemet vid störningar. För stråk med många resande och där spårtrafik saknas in mot Stockholm är det extra viktigt att öka framkomligheten för och bibehålla direktbussarna, med goda omstigningsmöjligheter i centrala Stockholm. Alternativen till attraktiv busstrafik är ett omfattande resande med bil, vilket begränsar kapaciteten på vägarna in mot Stockholm.

Det är angeläget att planerade stombusslinjer enligt Stomnätsplanen startas och att identifierade stråk byggs om för att möjliggöra detta, ett exempel är framkomlighetsproblemen för buss på väg 73 och väg 226. Åtgärder för ökad framkomlighet för stombussarna ger stora samhällsekonomiska vinster. Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna Flemingsberg, Haninge, Kungens kurva och Södertälje knyts samman med attraktiv kollektivtrafik. Det är idag en ineffektiv kollektivtrafik för den som vill resa på tvären mellan viktiga målpunkter på Södertörn, vilket leder till mycket långa restider och därmed en konkurrensfördel för bilen.

Från hela Södertörn, såväl som regionen i stort, behövs effektiva förbindelser med tåg till och från viktiga start- och målpunkter i norra delen av Stockholmsregionen till exempel till Arlanda och Uppsala, för att stärka den storregionala tillgängligheten.

På Södertörn finns två kommuner (Tyresö och Nykvarn) samt många bostadsområden, glesbygd och skärgård som saknar SL-spårbunden trafik in mot Stockholm. En attraktiv och tillgänglig busstrafik är extra viktig för dessa kommuner, områden och platser.

Både Flemingsberg och Gullmarsplan är idag viktiga knutpunkter och kommer bli större i framtiden. Södertörnskommunerna är positiva till tunnelbanans utbyggnad och ombyggnaden av Gullmarsplan, förutsatt att minst den kapacitet som finns idag kvarstår. För att säkerställa

Gemensamt ställningstagande som alla lägger in först, i de egna remissvaren till "Trafikförändringar i SL-trafiken 2018/2019 (T19)" - 2018-04-10

knutpunkten Flemingsberg i framtiden måste planering ske för att understödja och omhänderta denna utveckling.