

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 2019/2020 (T20).

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. Åren 2018–2030 förväntas 70 000 bostäder och 90 000 arbetstillfällen tillkomma på Södertörn. Antalet anställda har växt med 19 % (2012 – 2017) vilket är mer än Stockholms län och Sverige. Det ställer höga krav på tillgänglighet och framkomlighet, inte minst för kollektivtrafiken som behöver vara effektiv och konkurrenskraftig jämfört med bilen. Utvecklingen av kollektivtrafiken behöver understödja hela den bebyggelseutveckling som sker på Södertörn. 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.

Pendeltågstrafiken är ryggraden i kollektivtrafiken för större delen av Södertörn. Det är viktigt att den fungerar, är pålitlig och att turtätheten anpassas efter efterfrågan vid de stationer där det råder kapacitetsbrist. För stationer längre ut i pendeltågssystemet är det extra viktigt att restider hålls nere. Vi anser också att det bör finnas en valmöjlighet mellan spår och buss i stråk med många resenärer (s k parallelltrafik). Det skapar en robusthet i kollektivtrafiksystemet vid störningar och ger fler människor möjlighet att resa med kollektivtrafiken.

För stråk med många resande och där spårtrafik saknas in mot Stockholm (exempelvis väg 73) är det extra viktigt att öka framkomligheten för och bibehålla direktbussarna, med goda omstigningsmöjligheter i centrala Stockholm. Det behöver också finnas tillräckligt med kapacitet i busstrafiken, då det idag finns stråk där efterfrågan överstiger utbudet. Alternativen till attraktiv busstrafik är ett omfattande resande med bil, vilket begränsar kapaciteten än mer på vägarna in mot Stockholm.

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. Flemingsberg, Gullmarsplan och Liljeholmen är idag viktiga knutpunkter för Södertörn och kommer bli än viktigare i framtiden. För att säkerställa Resecentrum Flemingsberg och omhänderta den utveckling som sker i området måste samplanering ske mellan Trafikverket och Region Stockholm. Det krävs för att skapa den knutpunkt mellan trafiklagen som kommer att definiera utvecklingen av stadskärnan. Det är också viktigt med fungerade flöden till/från regionala målpunkter t ex. Södra Porten i Botkyrka.

För Gullmarsplan visar analyser av resandets utveckling på Södertörn¹ att efterfrågan på bussresor till Gullmarsplan förväntas öka med ca 45% till år 2030. Det 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 positivt att det finns nya busslinjer i trafikplan

¹ Analys framtagen av WSP på uppdrag av Södertörnskommunerna under 2018

Gemensamt ställningstagande som alla lägger in först, i de egna remissvaren till "Trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2019/2020 (T20)"

2020 som avlastar Gullmarsplan, t ex. mellan Tyresö och Älvsjö. Det är av största vikt att det i samband med ombyggnationen av Gullmarsplan också tillskapas ytterligare busslinjer med fler målpunkter. Södertörnskommunerna önskar att Trafikförvaltningen tar ett samlat grepp om kommunikationen kring Gullmarsplans ombyggnad. Med tunnelbanans utbyggnad skapas nya möjligheter att byta till blå linjen och resa direkt till City från Gullmarsplan, vilket troligen kommer öka attraktiviteten av Gullmarsplan som bytespunkt än mer genom att fler målpunkter kan fås.

Det är angeläget att planerade stombusslinjer enligt Stomnätspanen startas snarast. I avvaktan på ny infrastruktur, t ex Förbifart Stockholm eller Tvärförbindelse Södertörn, bör delsträckor av de planerade stombusslinjerna startas tidigare. Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna Flemingsberg, Haninge, Kungens kurva och Södertälje knyts samman med attraktiv kollektivtrafik. Södertälje är exempel på en regional stadskärna som inte har en utredd stombusslinje. Det är idag en ineffektiv kollektivtrafik för den som vill resa på tvären mellan viktiga målpunkter på Södertörn. Stombussar är särskilt viktiga, t ex. bör utredning för stråket mellan Nykvarn och Östertälje startas. Det ställer höga krav på tillgänglighet och framkomlighet, inte minst för kollektivtrafiken som behöver vara effektiv och konkurrenskraftig.

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