

Remissyttrande från Södertörns kommunerna över Kollektivtrafikplan 2050

Trafikförvaltningen inom Region Stockholm har tagit fram förslag på Kollektivtrafikplan 2050 som nu skickats på remiss.

Kollektivtrafikplan 2050 är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling till 2030 och 2050 och redovisar hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF5 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län. Planen ska ge berörda planeringsaktörer en gemensam bild av kollektivtrafiksystemets långsiktiga behov på en övergripande systemnivå. Planen kan på så sätt fungera som underlag till regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess eller den kommunala planläggningsprocessen och i förhandlingar.

Region Stockholm önskar särskilt synpunkter på:

- Är de i remisshandlingen redovisade behoven och förslagen på fortsatt inriktning relevanta?
- Hur vill er organisation bidra i den fortsatta processen att genomföra planen?
- Hur bör vi i Stockholmsregionen utveckla våra samverkansformer för att stärka genomförandet av angelägna åtgärder i kollektivtrafiken?

Södertörns kommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram och sitt mångåriga samarbete, tagit fram det här gemensamma remissvaret.

Trafikförvaltningen önskar svar senast den 30 september.

Södertörn bidrar till Stockholmsregionens utveckling och tillväxt

Idag bor över 500 000 människor på Södertörn, fram till 2030 planeras för ytterligare cirka 100 000 nya invånare och planering pågår för vidare utveckling till 2050. Förutsättningarna är goda för såväl ett ökat bostadsbyggande som utveckling av arbetstillfällen på Södertörn både på kort och lång sikt, något vi planerar för i huvudsak i kollektivtrafiknära lägen. För att möjliggöra detta krävs fullföljda insatser i infrastrukturen för förbättrad tillgänglighet inte minst för kollektivtrafiken.

En god tillgänglighet är nödvändig för att binda ihop regionen, bryta segregation, förbättra matchningen på arbetsmarknaden samt för att Södertörn ska kunna fortsätta växa och bidra till den regionala utvecklingen och sammanhållningen i vår region.

Framtidens kollektivtrafik på Södertörn

Södertörnskommunernas yttrande är upplagt utifrån våra synpunkter och geografier, snarare än planens innehåll. Först beskriver vi övergripande synpunkter, sedan synpunkter gällande tvärkopplingar, bytespunkter och slutligen två geografiska avsnitt. Dessa beskriver synpunkter gällande beskrivningarna av sydöstra Södertörn respektive sydvästra Södertörn. Vi avslutar med ett par övriga synpunkter.

Stor potential med en plan för långsiktig utveckling av kollektivtrafiken

Södertörnskommunerna anser att en systemövergripande kollektivtrafikplan för långsiktig utveckling av systemet är mycket välkommet som ett komplement till den regionala utvecklingsplanen. Vi ser också i stort att de redovisade behoven och förslagen på fortsatt inriktning är bra men håller samtidigt med om att det finns en fortsatt förbättringspotential för tvärresor, lokala resor samt för fritidsresor.

Södertörnskommunerna ser det dock som mycket problematiskt att man inte uppnår de uppsatta målen, samtidigt som bedömningen av planen redan förutsätter att åtgärderna i RUFSS genomförs, såsom exempelvis ekonomiska styrmedel. Det finns en stor risk att regionen inte når hela vägen fram. Södertörnskommunerna har också ett antal förslag på kompletterande åtgärder.

Planen syftar till att belysa kollektivtrafikens utveckling utifrån ett systemperspektiv, bidra till ökad kunskap om regionens behov av kollektivtrafik, bidra till en målstyrd planering men även att tydliggöra roller och ansvar för implementering av förslagen. Det sistnämnda anser Södertörnskommunerna bör om möjligt förtydligas ytterligare.

Det framgår tydligt att Kollektivtrafikplan 2050 avser att vara en långsiktig plan. Södertörnskommunerna vill då särskilt understryka att vi anser att den långsiktiga inriktningen bör vara att de regionala stadskärnorna Flemingsberg, Haninge, Skärholmen/Kungens kurva och Södertälje och deras koppling till Stockholm knyts samman med kapacitetsstark kollektivtrafik.

Tvärkopplingar

Potentialen för tvärresor

Förutsättningarna för resor på tvären med kollektivtrafik är idag bristfälliga på Södertörn. Idag genomförs nästan alla resor med kollektivtrafiken mellan olika delar

på Södertörn genom ett byte centralt i Stockholm vilket bland annat leder till långa restider och ett extra byte.

Kollektivtrafikplan 2050 bekräftar bilden av att tvärkopplingarna är viktiga för att minska restiderna mellan de regionala stadskärnorna och kommuncentrum. Kollektivtrafikplan 2050 pekar på att tvärresandet med kollektivtrafiken även har stor potential att öka på södra länshalvan för att också bidra till en ökad kollektivtrafikandel. Det är då förvånande att så få åtgärder föreslås för just ett ökat tvärresande och ökande marknadsandelar. Södertörnskommunerna ser därför gärna att fler åtgärder och lösningar föreslås framförallt i avsnittet mellan den planerade Tvärförbindelse Södertörn och Stockholms söderort. Både för att öka kollektivtrafikandelen men också för att avlasta ansträngda knutpunkter i mer centrala delar av Stockholm. Men även tvärkopplingar på södra Södertörn är viktiga som exempelvis kopplingen mellan Nynäshamn och Södertälje.

Utgångspunkterna för analysen innebär att viktiga relationer på tvären missas

Södertörnskommunerna ställer sig positiva till att de regionala stadskärnorna Flemingsberg, Haninge, Skärholmen/Kungens kurva och Södertälje föreslås knytas samman med olika åtgärder för en attraktiv kapacitetsstark kollektivtrafik. Södertörnskommunerna anser dock att det regionala resandet inte enbart kan analyseras utifrån relationen mellan regionala stadskärnor och kommuncentrum. Kommunerna i länet är olika stora och med olika struktur, som behöver vägas in.

Som exempel så fångas inte Östra Huddinge alls in i analysen, trots en befolkning som motsvarar en mindre kommun. Inte heller relationen mellan Huddinge Centrum och Kungens Kurva fångas in, då enbart relation till den närmsta regionala kärnan beskrivs. Detta gäller även Botkyrka som har flera kommundelar med unika förutsättningar och centrala lägen.

Ett sätt att fånga även dessa geografiska områden är att inkludera fler bebyggelsekategorier från RUFSS, eller relatera till befolkningsstorlek eller liknande. Det är minst lika viktigt att inkludera dessa områden i planeringen av tvärkopplingar då de tillsammans med de regionala stadskärnorna bidrar till regionens bostads- och näringslivsutveckling.

Kollektivtrafik på Tvärförbindelse Södertörn

Tvärförbindelse Södertörn är avgörande för tillgängligheten och skapar förutsättningar för effektiv kollektivtrafik. Med Tvärförbindelsen på plats bildas en ringled som kopplar ihop regionens regionala stadskärnor, det vill säga platser med tät struktur och goda förutsättningar för kollektivtrafik. Södertörnskommunerna står fast vid tidigare ståndpunkt att den långsiktiga inriktningen och nästa steg efter effektiv busstrafik behöver vara att de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Haninge knyts samman med ytterligare kapacitetsstark kollektivtrafik såsom spår eller BRT.

Bytespunkter

Bytespunkterna är viktiga i stadsutvecklingen

Bytespunkternas roll i kollektivtrafiksystemet är avgörande för hur attraktivt och enkelt resandet med kollektivtrafiken är och upplevs. Här möter också kollektivtrafiken stadsmiljön, vilket dels gör kollektivtrafiken till ett viktigt verktyg i stadsutvecklingen, dels att många aktörer är berörda i närområdet vilket gör frågan komplex.

På Södertörn finns flera stora och viktiga hållplatser, terminaler och bytespunkter som många resenärer passerar dagligen, som Flemingsberg, Huddinge C, Södertälje C, Tumba, Hallunda, Fittja, Skärholmen och Handen. Boende och verksamma på Södertörn är också beroende av bytespunkter centralt i Stockholm. Förutom Stockholm C är Gullmarsplan och Liljeholmen särskilt viktiga.

Flemingsberg är redan idag en viktig bytespunkt för buss och spårburen trafik och kommer i framtiden få en ännu tydligare storregional funktion, med möjlighet till byten mellan fjärrtåg, regionaltåg, spårväg och buss. Södertörns kommunerna ser ett stort behov av en regional planering som stödjer den planerade utvecklingen av den regionala stadskärnan, framförallt genom utveckling av bytespunkt Flemingsberg med tillhörande funktioner och anslutande infrastruktur.

Prioriteringen av utvecklingsbehovet i bytespunkterna behöver tydliggöras

Södertörns kommunerna ser det som positivt att Kollektivtrafikplan 2050 beskriver bytespunkternas och terminalernas viktiga roll i systemet, och hur kapacitetsbehovet i dem ökar i takt med trafiken. Den behovsbild som tecknas är dock både för bred och för ospecifik för att ge guidning i fortsatt arbete. Att lista enbart procentuell ökning jämfört med i dag för att teckna behovet anser Södertörns kommunerna inte ger tillräcklig gemensam grund att planera utifrån. Södertörns kommunerna anser att regionen behöver nå längre i denna fråga, exempelvis genom att lista principer för prioritering, lägga samman de olika behovsbilderna eller liknande.

Den karta som beskriver någon typ av klassificering av bytespunkter och åtgärder (sidan 71, figur 38) är inte samstämmig med RUFSS klassificering, samtidigt som samma begrepp som i RUFSS används. Exempelvis klassificeras inte Huddinge C som en regional bytespunkt i denna karta, vilket däremot är fallet i RUFSS. Klassificeringen bör överensstämma med RUFSS och om inte skulle den med fördel kunna beskrivas i text för att öka förståelsen för hur den är gjord.

Det är dock positivt att våra viktigaste bytespunkter omnämns i de flesta sammanhang i Kollektivtrafikplan 2050, såsom Flemingsberg, Gullmarsplan, Liljeholmen men även Södertälje C och Handen. Dock är det oklart vad denna behovsbild beskriver och ger för förutsättningar för den fortsatta planeringen.

Södertörns kommunerna vill också poängtera att utvecklingen av terminaler och bytespunkter tydligare behöver relatera till varandra och beskrivas samlat. För kommunerna är det generellt en sammanhållen yta som behöver bedömas och tas

höjd för i planeringen i ett sammanhang, inte som två skilda företeelser som beskrivningen är just nu i Kollektivtrafikplan 2050. Ett exempel på detta är Handen där en ny bussterminal just har invigts. Någon samplanering har dock inte skett kring utveckling av den anslutande pendeltågsstationen avseende kapacitet, funktion och utformning. I liknande situationer är det viktigt att Trafikförvaltningen ser helhetslösningen och att region, kommun och i förekommande fall staten samplanerar.

Kapacitetsstark kollektivtrafik i Sydöstra sektorn

Busstrafiken mot centrala regionkärnan

Det framgår i Kollektivtrafikplan 2050 att resandet kommer att öka, särskilt in mot regionkärnan. Kollektivtrafiksystemet måste anpassas för det avseende kapacitet och tillgänglighet för fordon, terminaler, stationer och infrastruktur i form av spår och väg.

Södertörnskommunerna instämmer i Kollektivtrafikplan 2050:s beskrivning att den ökade kollektivtrafikefterfrågan i östra Södertörn skapar en hög belastning i det radiella nätet med kapacitetsbrister inom busstrafiken mot Gullmarsplan.

Gullmarsplan är av stor vikt för trafikförsörjning av östra Södertörn och har redan idag hög turtäthet med hårt belastade vägar. Behovsbilden i Kollektivtrafikplan 2050 visar att kapaciteten på Gullmarsplan är en av de mest kritiska platserna i den centrala sektorn, där antalet resenärer förväntas öka kraftigt. Trafikförvaltningen skriver att bussarna kan behöva så täta avgångar att de skapar problem för sin egen framkomlighet vilket tydligt framgår av figur 29. Samtidigt är Gullmarsplan idag fullt utnyttjad och det pågår inget planeringsarbete kring utbyggnad för att ta emot utökad busstrafik.

Kollektivtrafikplan 2050 beskriver inte hur Gullmarsplan och Stockholm City ska utvecklas för ökad kapacitet att ta emot busstrafiken, vilket är anmärkningsvärd givet behovsbilden och de problem som finns redan i dagsläget. Planering för ökad kapacitet i stråk och bytespunkter för busstrafiken måste ske snarast i samråd med berörda kommuner.

Resor mellan närliggande kommuncentrum och till närmaste kärna

Som regional stadskärna är centrala Haninge i dagsläget ganska isolerat ur kollektivtrafiksynpunkt, bortsett från pendeltåget. Innan Tvärförbindelse Södertörn är utbyggd är kollektivtrafikresandet i tvärled mot Flemingsberg och Huddinge Centrum inte godtagbar. Att från grannkommunen Tyresös centrum åka kollektivt de 13 kilometrarna till den regionala kärnan tar 28 minuter, vilket är nära dubbla tiden för målstandard 2050. Liknande förhållanden råder för sträckan Salem centrum - Flemingsberg och Nykvarns centrum - Södertäljes centrum. Flera andra relationer i länet med liknande avstånd gör samma resa på 10-15 minuter. Restiderna i jämförelsealternativet för 2050 visar på ingen eller marginell förbättring av dagens restider. Att snabbt och enkelt kunna nyttja kollektivtrafik mellan grannkommuner och kommuncentrum är grundläggande för arbetsmarknadens matchning mellan

företag och arbetstagare och för medborgarnas möjlighet att ta del av annat utbud i samhället.

Spårburen trafik

Inte förrän efter 2050 skriver Trafikförvaltningen att det kan finnas behov av ett mer kapacitetsstarkt trafikkoncept i form av spår till Tyresö, trots bristerna för busstrafiken och Gullmarsplan. Tyresö kommun är en av få kommuner i länet som idag helt saknar spårburen kollektivtrafik. Södertörns kommunerna anser att planering och utredningar behöver starta snarast för att säkra kapacitet i kollektivtrafiksystemet på längre sikt. I Kollektivtrafikplan 2050 föreslås så kallade sektorsutredningar. Södertörns kommunerna anser att en sådan utredning snarast behöver starta för Sydöstra sektorn som ett första steg i att utreda spårburen trafik till Tyresö mot Stockholm.

Även pendeltågssystemet behöver utvecklas. Flera av stationerna längs Nynäsbanan kommer att ha avsevärt många fler på- och avstigande i 2030- och 2050-perspektiv. Trafikförvaltningen behöver ha en beredskap för utvecklingen av dessa stationer i samråd med kommunerna. Hur kapaciteten på Nynäsbanan fördelas behöver samplaneras med kommunerna och ses över tillsammans med kompletterande busstrafik från stationssamhällen med stor befolkning.

Södertörns kommunerna anser att färdigställandet av dubbelspåret längs hela Nynäsbanan är en viktig investering på längre sikt. Detta kommer ge effekt på hela pendeltågssystemet i Stockholms län, inte bara på Södertörn. En investering i dubbelspår längs hela Nynäsbanan är också en förutsättning för att tidigare investering i dubbelspår till Hemfosa ska kunna nyttjas fullt ut, järnvägstransporter till och från Norviks hamn ska utvecklas som planerat samt möjliggöra för fler bostäder i attraktiva lägen nära både stad, natur och skärgård.

Kapacitetsstark kollektivtrafik i Sydvästra sektorn

Effekterna av åtgärdsförslagen behöver tydliggöras

En av de tydligaste brister som framkommit i de analyser som gjorts inom arbetet med Kollektivtrafikplan 2050 är de långa restiderna mellan Södertälje C och Stockholm C men även Södertäljes långa restider till övriga regionala stadskärnor.

Tabellen som redovisas i kap 4.4 om restiderna mellan de regionala kärnorna 2050 enligt nu beslutade åtgärder visar tydligt på att Södertäljes tillgänglighet behöver förstärkas kraftfullt, bland annat med ny spårkapacitet till 2050.

I underlaget redovisas många goda förslag för att åtgärda dessa långa restider men vi har svårt att bedöma om redovisade förslag är tillräckliga för att åtgärda de höga restidskvoterna och de långa restiderna för de viktigaste reseförbindelserna. Vi har svårt att förstå att de åtgärder som presenteras kan resultera i så kraftiga restidsförbättringar som redovisas, bland annat att restiderna mellan Södertälje C och Stockholm C förbättras till 28 min. Det finns ett utfall redovisat i bilaga 2 men vi har även här svårt att se i underlaget hur de tider som redovisas i 2050UA i bilaga 2

uppnås och vilka åtgärder som bidrar till så kraftiga restidsförbättringar. Här behöver kollektivtrafikplan 2050 utvecklas så att det blir tydligt hur de olika förslagen bidrar till de redovisade restidförbättringarna.

Södertörnskommunerna vill också påpeka att målrestiden för Södertälje redovisas i kap 4.4 som 30 minuter på sid 38 men är 40 minuter på sid 39. Målrestiden för Södertälje som regional kärna borde vara 30 minuter överlag i dokumentet.

Järnvägssystemets utveckling på södra länshalvan

Trafikverket fick, i samband med regeringens beslut om ny nationell plan 2018, uppdrag att genomföra en bristanalys för sträckan Järna-Stockholm. Trafikverket har sedan 2019 drivit åtgärdsvalsstudien ”Utpekade brister i järnvägssystemet”, som kommer vara klar 2021, i syfte att ta fram förslag på hur nya spår söderifrån in mot Stockholm kan genomföras till nästa nationella plan. Södertörnskommunerna anser att det är självklart att dessa spår ska utformas så att de kan stödja det regionala resandet i södra delen av Stockholmsregionen där Södertälje och Flemingsberg är självklara stationer och noder för ett sådant resande. I detta arbete behöver tillgängligheten till och från centrala Södertälje utredas inte bara i riktning mot Stockholm utan också till Sörmland och Östergötland. Vi ser det som en självklarhet att nya spår i järnvägssystemet som främjar det regionala resandet borde vara i hela regionens intresse och att en sådan järnvägslösning förespråkas i Kollektivtrafikplan 2050.

Bra att busstrafiken stärks i stråket

I ett kortare tidsperspektiv, och i avvaktan på nya spår, finns behov av att stärka upp busstrafiken i flera stråk, exempelvis motorvägsbussar längs E4/E20-stråket från Nykvarn/Södertälje till Kungens kurva/Skärholmen och vidare mot Liljeholmen/Stockholm. Södertörnskommunerna ser därför positivt på det föreslagna upplägget för den radiella expressbussen, åtgärdsförslag nummer 13 med två kompletterande linjer på sträckan med målpunkterna Skärholmen respektive Liljeholmen. Med det föreslagna upplägget förbättras kopplingarna mellan Södertälje, norra Botkyrka och Skärholmen/Kungens kurva samtidigt som möjlighet skapas för snabba direktresor. Det är dessutom viktigt att denna linje knyts samman i någon bytespunkt med den föreslagna tvärgående expressbuss, åtgärdsförslag nummer 30 mellan Skärholmen/Kungens kurva och Vårsta via Alby och Tumba.

Busstrafiken längs väg 226 från Norra Botkyrka, via Flemingsberg och mot Södra Stockholm har ett stort resande och är viktig. Södertörnskommunerna anser att det är positivt att linje 172 m.fl. pekas ut för möjlig omvandling till mer kapacitetsstarkt trafikslag efter 2050. Åtgärder för denna expressbuss på vägen fram till 2050 behöver dock synliggöras och samplaneras med utvecklingen i norra Botkyrka.

Kungens Kurva är en del av den regionala stads kärnan

Södertörns kommunerna anser att det är problematiskt att den regionala kärnan Kungens Kurva/Skärholmen konsekvent benämns som ”Skärholmen” och att analyser enbart utgått från Skärholmen. Vi ser dock positivt på att en potentiell tunnelbanestation pekas ut i området, och för gärna vidare diskussioner om läget och förutsättningarna för en sådan.

Lokala busslinjetrafiken i Södertälje

I kollektivtrafikplan 2050 redovisas ett förslag, åtgärdsförslag nr 45, med ett antal matarbussar från olika stadsdelar till Södertälje syd. Vi är tveksamma till om konceptet matarbuss är lämpligt i Södertälje, dessutom är antalet matarbussar väldigt högt. Vår bedömning är att det vore lämpligt med snabba expressbussar enligt BRT-koncept, som hanterar både behovet av snabba förbindelser mellan interna målpunkter i Södertälje och kopplingen till Södertälje syd. På detta sätt kan även behovet av snabba och direkta bussresor till de stora arbetsplatserna i Södertälje lösas.

Åtgärd för minskad sårbarhet möjliggör förbättrad kollektivtrafik över Södertälje kanal

För att säkerställa kapacitet och tillgänglighet för kollektivtrafiken är sårbarheten och robustheten kopplat till passagen av Södertälje kanal en viktig fråga. En ny passage i form av en tunnel skapar kapacitet för kollektivtrafikkörfält över både Mälarbron och i den nya tunneln som på ett helt nytt sätt kan förbättra kollektivtrafikens restidskvoter både för busstrafiken mot Stockholm och inom Södertälje.

Restider mellan kommuncentrum och city

I tabell 2 på sidan 13 anges olika målstandarder mellan kommuncentrum och city. Bland de kommuner som har en målstandard på 30 minuter så är Salem den kommun som har den längsta restiden idag, 49 minuter. En restid som dessutom förväntas minska endast marginellt med föreslagna åtgärder i Kollektivtrafikplanen. Detta kan komma att ha stor påverkan på kommunens möjlighet till utveckling framöver. Här behöver kollektivtrafikplanen förtydligas, dels avseende vilka åtgärder som finns planerade som kortar restiderna samt dels vad för åtgärder som skulle krävas för att målstandarderna ska kunna uppnås. Samma resonemang är giltigt för kapaciteten vid Gullmarsplan och Stockholms city för busstrafiken från sydöstra Södertörn, vilket redovisats tidigare i remissvaret.

Övriga synpunkter

Landsbygdstrafik

Det är lovligt att förslag till utveckling av kollektivtrafiken på landsbygden presenteras, men koncept som presenteras för landsbygd, främst åtgärdsförslag nummer 58 och 59, är alltför ospecifika och otydliga för att Södertörns kommunerna ska kunna ha någon uppfattning om de är tillräckliga och ändamålsenliga. De försök som genomförts med anropsstyrd trafik har inte visat sig motsvara de behov och

förväntningar som kan ställas för kollektivtrafiken på landsbygden. En utveckling av konceptet anropsstyrd trafik är nödvändig för att göra alternativet attraktivt och enkelt för resenären.

Skärgårdstrafik

Trafikförvaltningen har byggt om fartyg med resultat att de i minskad omfattning, eller inte alls, kommer att kunna transportera gods till skärgårdens företagare. Dessa drabbas hårt då många företag i skärgården är beroende av att få gods i rätt tid och på rätt plats.

Biltransporter är sällan ett alternativ ens om det finns en färjeförbindelse. Det är helt enkelt för tids- och kostnadskrävande att lägga ett par tre timmar på att leverera en eller två pallar eller livsmedelsvagnar.

Inför Region Stockholms kommande tonnageutredning för nya fartyg måste detta vara en ingångsfaktor som behöver analyseras och tas hänsyn till.

Södertörns kommunerna saknar dessutom en analys kring skärgårdstrafik överlag i Kollektivtrafikplan 2050, och anser att det behöver göras en hänvisning till pågående arbete med sjötrafikutredningen.

Taxa och biljettsystem

Södertörns kommunerna är positiva till åtgärdsförslag nummer 3 som innebär att införa SL-taxa på regionalstågen. Det är en åtgärd som kan bidra till att personer i högre utsträckning väljer det transportmedel som passar resan bäst. Biljettsystemet spelar en stor roll för kollektivtrafikens attraktivitet.

Behov av kollektivtrafik till arbetsplatsområden

Den bristfälliga koppling mellan analys och åtgärdsförslag som vi beskriver när det gäller koppling till kommuncentra gäller även för större arbetsplatsområden, främst de som växer kraftigt eller som nyetableras. Vid många av dessa områden pågår verksamhet dygnet runt vilket kräver anpassningar av kollektivtrafiken, bl a turer sena kvällar och tidiga mornar. På Södertörns utvecklas flera stora arbetsplatsområden såsom exempelvis Albyberg och Jordbro företagspark, Almnäs/Mörby, Södra Porten i Botkyrka etc.

Kombinationsresor

Kombinationsresor mellan olika färdmedel är både efterfrågat och möjliggör för fler att välja kollektivtrafiken. Infartsparkeringar (för bil och cykel) är en viktig del av kombinationsresor. Södertörns kommunerna är positiva till åtgärdsförslag nummer 63 som innebär förbättrade anslutningar till kollektivtrafiken genom bland annat fler cykelparkeringar vid större hållplatser, men vi hade gärna önskat fler åtgärder för att möjliggöra kombinationsresor i framtidens kollektivtrafiksystem.

Samverkan och fortsatt process

Finansieringslösningar för åtgärder med stor regional nytta

I remissen ställs frågan om hur samverkansformerna kan utveckla för att stärka genomförandet av angelägna åtgärder i kollektivtrafiken. Här tycker Södertörns kommunerna att utvecklade finansieringslösningar för åtgärder som sträcker sig över flera kommuner och som har stor regional nytta är en nyckelfråga för att få till ett genomförande. Särskilda potter skulle exempelvis kunna avsättas i länsplanen för detta ändamål. På så sätt kan man åstadkomma kostnadseffektiva satsningar med stor samhällsnytta, utan att väghållaransvaret eller kommungränser utgör begränsningar. Komplicerade finansierings- och förhandlingsprocesser riskerar att samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder helt uteblir. Dit hör inte minst investeringar i framkomlighetsåtgärder för busstrafiken.

Utvecklade samverkansformer för lokala lösningar

Samverkansformer mellan Regionen, kommuner och trafikoperatörer för optimering och anpassning på lokal nivå behöver utvecklas liknade de samarbeten som genomförs i Barkarby och i Södertälje. Södertörns kommunerna har dock svårt att föreslå någon enhetlig modell för detta då dessa samarbeten måste formuleras utifrån problemställning och geografiska förutsättningar. Vi ser dock de pågående samarbetsformerna som en utgångspunkt för hur dessa samverkansformer kan formuleras och utgöra en god plattform för diskussion kring utformning och genomförandet av många av de förslag som presenteras i kollektivtrafikplan 2050.

För Södertörnskommunerna:**Ebba Östlin**

Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

Meeri Wasberg

Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Daniel Dronjak

Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Gunilla Lindstedt

Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

Harry Bouveng

Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Lennart Kalderén

Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Boel Godner

Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Anita Mattsson

Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö