

Handläggare  
Emma Hirsch  
Emma.Hirsch@huddinge.se

Trafikförvaltningen

## Huddinge kommuns yttrande över Remiss Kollektivtrafikplan 2050 från Trafikförvaltningen

Huddinge kommun tackar för möjligheten att lämna yttrande över trafikförvaltningens remiss om Kollektivtrafikplan 2050 enligt följande. Detta remissvar ska ses som ett komplement till det yttrande som Huddinge kommun lämnar inom ramen för Södertörnskommunerna.

### Huddinge bidrar till regionens utveckling

Huddinge kommun fortsätter att bidra till Stockholmsregionens attraktivitet och tillväxt. Fram till år 2050 planerar kommunen för en fortsatt hög tillväxt, både avseende invånare och arbetsplatser. Kraftigast tillväxt sker i stationsnära lägen, främst inom Spårväg syds influensområde. Kommunen beskriver ambitionerna med utvecklingen både i det pågående arbetet med en reviderad översiktsplan, som i ett antal utvecklingsplaner för våra stora utvecklingsområden. Här finns stora möjligheter att samplanera bebyggelseutvecklingen med kollektivtrafikplaneringen med regionen. Pågående utvecklingsplaner finns i Flemingsberg, centrala Huddinge, Vårby och Kungens Kurva. Utvecklingsplaner som är under uppstart är Loviseberg och Skogås-Trångsund. Kommunens pågående planering, samt avtalet med Sverigeförhandlingen innebär att kommunen har goda förutsättningar för att öka andelen invånare i kommunen som reser kollektivt.

Flemingsberg är ett av Stockholmsregionens viktigaste stadsutvecklingsområden med stark tillväxt, storregional tillgänglighet och en hög potential. Bytespunkt Flemingsberg kommer att få stor betydelse för hållbar stadsutveckling och ett hållbart resande. Förutom en kraftfull bebyggelseutveckling pågår tre större infrastrukturprojekt i kommunen, Spårväg syd, Tvärförbindelse Södertörn samt Förbifart Stockholm. Dessa kommer förändra strukturen och bidra med en ökad tillgänglighet inom och till/från Huddinge.

I kommunens översiktsplan och trafikstrategi utgår vi från att kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering. Huddinge vill gärna ha ett nära samarbete med Trafikförvaltningen för att säkerställa att kollektivtrafiken och bebyggelseutvecklingen följs åt i den långsiktiga planeringen.

### Övergripande synpunkter

Huddinge kommun tycker överlag att det är en tydlig och väl genomarbetad plan, och ställer sig positiv till att kollektivtrafikens utveckling fram till år 2050

HUDDINGE KOMMUN

Postadress  
Huddinge kommun  
Kommunstyrelsens förvaltning  
141 85 HuddingeBesök  
Kommunalvägen 28Tfn 08-535 300 00  
Tfn vxl 08-535 300 00huddinge@huddinge.se  
www.huddinge.se



Datum  
2021-09-22

Diarienummer  
KS-2021/1307.445

beskrivs i en samlad plan för hela regionen. Kommunen noterar att åtgärderna i Huddinge inte är särskilt många, trots vårt centrala läge i regionen och höga planerade tillväxt i kollektivtrafiknära lägen. Vår tes är att det är valet av analysmodell och urvalet av målpunkter som ger ett resultat där bristerna och därmed behoven i Huddinge inte synliggörs.

### Val av analysmodell påverkar resultatet

Planens analyser utgår från målpunkter i form av regionala kärnor och kommuncentrum, vilket på grund av kommunernas olika geografi och struktur gör att analyserna osynliggör viktiga relationer och att resultatet snarare beror på kommunernas administrativa indelning än den faktiska geografin.

Huddinge kommun är stor och sträcker sig över hela södra regionsidan. Kommunen omfattar flera ben i det radiella spårnätet och har dessutom två regionala kärnor. Östra Huddinge behandlas inte alls i analysen, trots en befolkning som motsvarar en mindre kommun. Detta medför att det finns ett regionalt resande i form av inomkommunala relationer som inte fångas upp. Vidare är det enbart kommuncentrum som bedöms i relation till den närmaste regionala kärnan, vilket innebär att ett stort och viktigt resande missas i relationen Kungens Kurva – Huddinge centrum. Även resandet mellan de båda regionala kärnorna Flemingsberg och Kungens kurva som ligger inom kommunen tappas i analyserna.

Huddinge kommun anser även att det saknas tydliga åtgärder kopplade till den potential för ökad marknadsandel för kollektivtrafiken, som exempelvis tvärresor och fritidsresor medger.

### Mål och måluppfyllelse

Huddinge kommun anser att det är positivt att målen baseras på RUFS 2050 och Trafikförsörjningsprogrammet samt att de är geografiskt nedbrutna och konkretiserade med indikatorer, för enklare uppföljning av målen. Huddinge skulle gärna se en tydligare koppling mellan åtgärder och måluppfyllnad. Av de tre fokusområden som beskrivs som mål för planen, uppfattar Huddinge kommun att föreslagna åtgärder främst utgår från restids- och kapacitetsbrister och inte i samma utsträckning utifrån möjlig potential för överflyttning av motoriserade resor till kollektivtrafiken. Huddinge kommun anser att planen behöver kompletteras med åtgärder som bättre fångar potentialen för en ökad marknadsandel. Då tillkommande åtgärder troligtvis skulle omfatta tvärresande i stor omfattning är det troligt att flera av dessa åtgärder skulle gynna Huddinge.

Huddinge kommun ser det problematiskt att planen, trots föreslagna åtgärder, inte når de uppsatta målen och ser stycket ovan som en bidragande anledning till detta. Kommunen ställer sig även frågande till om det finns tillräckligt med kapacitet i kollektivtrafiksystemet om målen för kollektivtrafikens marknadsandel uppfylls.

Det är mycket positivt att Trafikförvaltningen öppnar upp för att bredda utgångsläget för sin planering från att främst omfatta arbetsresor till att möjliggöra utökad trafikering för fritidsresor. Dock framgår inte hur detta ska realiseras, och



Datum  
2021-09-22

Diarienummer  
KS-2021/1307.445

den strategi för ökat fritidsresande som föreslås tas fram är viktig och bör ske i nära samverkan med kommunen.

Huddinge kommun vill gärna se en tydligare koppling till hur planen förhåller sig till framförallt den utmaning gällande minskad klimatpåverkan som finns i RUFS 2050. Planen utgår från den redan målstyrda planeringen i RUFS 2050 vilken förutsätter att ett antal styrmedel redan införlivats för att nå klimatmålen. Det bör problematiseras att det finns en risk att alla dessa åtgärder/styrmedel inte genomförs, samt på vilket sätt det kan påverka planeringen samt måluppfyllnaden.

### **Synpunkter på föreslagna åtgärder**

#### **Spårburen trafik – kapacitetsökningar en nödvändighet**

Till år 2030 föreslås ett antal åtgärder för spårburen trafik. Ett ökat turutbud på regionaltåg och pendeltåg anser kommunen är nödvändigt och positivt. Huddinge kommun önskar ett förtydligande av kartan (s. 64) med föreslagen trafikering, framför allt för östra Huddinge längs Nynäsbanan. Det är problematiskt att restidsbrister mellan regionala kärnan Nynäshamn och city påverkar förutsättningarna för östra Huddinge. Huddinge kommun anser inte att skip stop vid Skogås och Trångsund bidrar till att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft i dessa delar och anser att en konsekvensutredning gällande skip stop behöver göras för att visa på effekterna av denna åtgärd. Östra Huddinge är isolerat ur kollektivtrafiksynpunkt förutom pendeltåget. För att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig krävs ett utökat turutbud vid dessa stationer.

Östra Huddinge bör förstärkas med kapacitetsstark busstrafik som kompletterar tillgängligheten med kollektivtrafik och minskar restiderna till mer centrala delar av Stockholm, med till exempel en direktbuss till Gullmarsplan.

Huddinge kommun är mycket positiva till SL-taxa på regionaltåg för att därmed skapa förutsättningar för att införa regionpendel och instämmer i att det är en åtgärd med hög prioritering. Det är viktigt att säkerställa att den spårburna trafiken betraktas som en helhet och att pendeltåg, regionpendel och regionaltåg kompletterar varandra.

Den föreslagna regionpendeln från Västerås/Uppsala till Stockholm city föreslås till år 2050 förlängas till Södertälje med stopp i bland annat Flemingsberg. Det kommer bidra med förbättrad tillgänglighet för både boende och arbetande i Flemingsberg med omnejd. Kommunen anser att Flemingsberg bör trafikeras av båda linjerna.

#### **Spårburen trafik – möjlig utveckling av linje 172 och Spårväg syd**

Huddinge kommun ser positivt på möjligheten att omvandla linje 172 till ett mer kapacitetsstarkt trafikslag. För att behålla sin attraktionskraft är det dock viktigt att linjen hanteras som en helhet ur ett systemperspektiv och inte delas upp i olika trafikslag längs med sträckan, vilket även inkluderar tidskrävande byten.

Denna omvandling av linje 172 är av betydelse för kommunens pågående planering och vi ser därför att det skulle vara positivt att utreda det parallellt och i samverkan med den planering som pågår för centrala Huddinge.



Datum  
2021-09-22

Diarienummer  
KS-2021/1307.445

Huddinge kommun ställer sig positiva till en framtida förlängning av Spårväg syd från Älvsjö till Gullmarsplan och ser att en sådan förlängning ger fler möjligheter till direktresor både till och från Huddinge. Det skulle vara intressant att se vidare studier av åtgärden i relation till ovan beskrivna utveckling av linje 172.

### Spårburen trafik – tunnelbana Kungens Kurva

Huddinge kommun är mycket positiva till en möjlig tunnelbanestation i Kungens Kurva. Trots att åtgärden beskrivs i en utblick till efter år 2050, så förutsätter Huddinge kommun att det utreds parallellt och i samverkan med den planering som pågår i dagsläget i samband med utvecklingsplan för Kungens Kurva till år 2050. Kungens kurva står inför en stor utveckling från att vara ett mer renodlat handelsområde till att vara en del av den regionala stadskärnan Skärholmen-Kungens kurva, med ett stort tillskott av bostäder. Huddinge kommun vill påtala att det är viktigt att tidigt studera genomförbarheten, då tekniska utmaningar varit en knäckfråga i tidigare diskussioner.

### Buss – utvecklade tvärkopplingar

Tidigare föreslagen stombuss linje J mellan Arninge - Tyresö, nu tvärgående expressbuss, föreslås delas upp i olika linjer. Av relevans för Huddinge är det Sollentuna-Barkarby-Kungens Kurva respektive Tyresö-Handen-Flemingsberg. Detta innebär nya start- och slutpunkter för linjerna och även två potentiella byten. Utrymme för start- och slutpunkter har potentiellt stora konsekvenser för kommunens markanvändning. Tvärgående relationer har pekats ut ha hög potential för en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken, där restiderna/tillgängligheten med bil även är goda.

Huddinge kommun saknar delar av två tidigare föreslagna tvärgående expressbusslinjer i relationen Masmo/Kungens Kurva – Flemingsberg i form av buss på Tvärförbindelse Södertörn (J) respektive Glömstavägen (N). Dessa linjer har tidigare ingått som en del av Stomnätsplan och är viktiga länkar i systemet. Kommunen önskar en redovisning över hur dessa hanteras.

De systemövergripande åtgärderna som föreslås för busstrafiken, såsom förbättrad framkomlighet (exempelvis kollektivtrafikkörfält), ökat turutbud och längre bussar, anser Huddinge kommun är positiva. För att kommunen som väghållare ska investera i åtgärder för kollektivtrafiken och för att säkerställa att dessa blir resurseffektiva, bör det finnas dialog och överenskommelser om att trafikering av buss kommer att ske. Detta gäller inte minst i nybyggda områden, där kollektivtrafik på plats tidigt är en förutsättning för ökat hållbart resande.

Huddinge kommun tycker att det är bra att kopplingarna mellan Södertälje, norra Botkyrka och Skärholmen/Kungens kurva förbättras samtidigt som möjlighet skapas för snabba direktresor.

### Bytespunkter och bussterminaler är viktiga för kollektivtrafikens attraktivitet och stadsutveckling

I Huddinge kommun finns viktiga bytespunkter och bussterminaler i Flemingsberg, Huddinge Centrum och Masmo, vilka har en betydande roll i ett fungerande och attraktivt kollektivtrafiksystem. I takt med att befolkningen och



Datum  
2021-09-22

Diarienummer  
KS-2021/1307.445

därmed trafikeringen ökar, så ökar även behovet av utökad kapacitet i bytespunkterna och bussterminalerna. Behovsbilderna för bytespunkter respektive bussterminaler är svåra att tyda, då de endast beskrivs som en ökning jämfört med idag och inte hur behoven på de olika platserna förhåller sig till varandra. Bussterminalen i Huddinge centrum har i tidigare utredningar påvisat ett framtida behov av en fördubbling av kapaciteten fram till år 2050, varför Huddinge kommun saknar Huddinge C i listan över större bussterminaler (Tabell 14, s 54).

Kommunen saknar en tydligare prioritering och mer platsspecifika åtgärder, samt vilka åtgärder som krävs till år 2030 respektive till år 2050 för både bytespunkter och bussterminaler. Det är positivt att både Flemingsberg och Huddinge C lyfts inom ramen för åtgärder för bytespunkter. Huddinge kommun önskar ett förtydligande vad gäller urvalet av bytespunkter som lyfts fram med särskilt behov att utredas vad gäller kortare gångavstånd och snabbare byten, i relation till de bytespunkter som redovisas ha ett behov av utökad kapacitet. Flemingsberg är redan idag en viktig bytespunkt och kommer i framtiden få en ännu större roll, dels som storregional funktion i kollektivtrafiksystemet, dels som en förutsättning för stadsutvecklingen i den regionala kärnan. Det är av yttersta vikt att den regionala planeringen bidrar till utvecklingen av den regionala kärnan i Flemingsberg.

Huddinge kommun önskar ett förtydligande över hur klassificeringen av bytespunkter är gjord, då Huddinge C saknas som regional bytespunkt i den karta som finns till åtgärdsförslagen. Masmo pekas även ut på kartan, men omnämns inte någon annanstans i planen.

### Depåer

Det framgår tydligt att det uppstår behov och kapacitetsbrister för bussdepåer fram till år 2030, men det saknas en behovsbild fram till år 2050. Det framgår inte heller av behovsbilden var det i framtiden kan behövas nya depåer. Utökning av trafikering är beroende av utökad bussdepåkapacitet, vilket gör detta till en mycket viktig fråga. Depåer är ytkrävande och det är av vikt att ett eventuellt behov kan lyftas in tidigt i den kommunala planeringen.

### Kompletterande system för kollektivtrafiken

Huddinge kommun är positiva till fortsatt utveckling av funktioner som minskar restiden för hela resan. Att utveckla cykelparkeringar vid större hållplatser och möjliggöra för kombinationsresor genom att ta cykel med ombord på fler trafikkoncept ser Huddinge kommun som rätt inriktning.

Kollektivtrafik på vatten beskrivs i planen ha potential genom att erbjuda fler resvägar och ha en avlastande effekt på kollektivtrafiksystemet. Huddinge kommun ser en potential vid Vårby brygga och anser att det är viktigt att denna tas till vara och utreds djupare, både inom ramen för pågående sjötrafikutredning samt inom denna plan.

### Samverkan och fortsatt process

Huddinge kommun anser att det är mycket viktigt med det fortsatta arbetet med sektorsvisa utredningar för att fånga upp det mellankommunala och det



Datum  
2021-09-22

Diarienummer  
KS-2021/1307.445

inomkommunala regionala resandet som är en bärande del av kollektivtrafiksystemet. Det är angeläget att göra sektorsvisa utredningar i samband med upphandling av nytt trafikavtal för Huddinge-Botkyrka-Söderort. Huddinge kommun kan även se behov av ytterligare samverkan på sektorsnivå för att fånga upp systemperspektivet och inte endast utgå från den egna kommunen. I sektorsutredningarna behöver också genomförandeperspektivet ur teknisk aspekt belysas och problematiseras djupare.

För en ökad möjlighet för genomförande av exempelvis komplexa och i många fall kostsamma investeringar med regional nytta, behövs nya finansieringslösningar som inte endast utgår från traditionell finansiering av aktuell väghållare (i en specifik kommun).

För att kommunen som väghållare ska investera i åtgärder för kollektivtrafiken och för att säkerställa att dessa blir resurseffektiva, behöver det finnas dialog och överenskommelser om att trafikering av buss kommer att ske. Detta gäller inte minst i nybyggda områden, där kollektivtrafik på plats tidigt är en förutsättning för ökat hållbart resande.

### **Planens upplägg och redaktionella synpunkter**

Upplägget och läsbarheten i planen är generellt bra och gör innehållet enkelt att ta till sig. Det finns dock delar som går att förtydliga.

I beskrivningen av brister och behov går det inte att utläsa vad som är behov eller brister till år 2030 respektive år 2050. Det gör det mindre spårbart att förstå effekten av en viss åtgärd och det vore önskvärt om detta förtydligades.

Indelningen av åtgärdsförslagets olika nivåer kunde ytterligare förtydligas och konkretiseras. Det är lätt att tolka nivå 1-åtgärder skulle innebära åtgärder av mindre karaktär, likt annan metodik vad gäller åtgärdsplanering (steg 1-4 åtgärder). Det behöver förtydligas att kategoriseringen inte beskriver omfattningen av åtgärd utan effekten av åtgärden.

Huddinge kommun vill poängtera att den regionala stadskärnan Skärholmen-Kungens kurva bör förtydligas. I planen benämns den regionala kärnan endast som Skärholmen, vilket ställer kommunen frågande till om det även har påverkat analyserna och därmed förutsättningarna för Kungens kurva i planen.

Huddinge kommun önskar en tydligare redovisning på vilket sätt som planen ersätter Stomnätsplanen, och hur det säkerställs att samtliga linjer i stomnätsplanen har fångats upp i denna plan. Exempelvis skulle en tydligare beskrivning av den uppdelning som gjorts av vissa tidigare föreslagna stomlinjer öka förståelsen.

Två tvärgående expressbusslinjer (Sollentuna – Kungens Kurva samt Tyresö-Handen-Flemingsberg) benämns inledningsvis i planen som redan beslutade åtgärder, vilket kommunen ställer sig frågande till varför de sedan föreslås som åtgärder.



Datum  
2021-09-22

Diarienummer  
KS-2021/1307.445

För Huddinge kommun

Daniel Dronjak

Kommunstyrelsens ordförande

Beslut i detta ärende har fattats av Kommunstyrelsens förvaltning den 22 september 2021.