



Datum
2023-05-03

Diarienummer
KS-2023/828.352
Er referens
[Klicka här för att ange text.](#)

Handläggare
Emma Wallgren
Emma.Wallgren@huddinge.se

Trafikförvaltningen

Huddinge kommuns yttrande över Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035, TN 2023-0159

Huddinge kommun lämnar yttrande över trafikförvaltningens remiss om förslag Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035 enligt följande.

Inledning

Fram till år 2050 planerar Huddinge kommun att växa kraftigt. Kraftigast tillväxt visar de tre områdena Flemingsberg, Kungens kurva och Centrala Huddinge, främst inom Spårväg syds influensområde. Avtalet med Sverigeförhandlingen innebär att kommunen har goda förutsättningar för att öka andelen invånare i kommunen som reser kollektivt. För att möjliggöra detta krävs fullföljda insatser i infrastrukturen för förbättrad tillgänglighet inte minst för kollektivtrafiken.

Flemingsberg är ett av Stockholmsregionens viktigaste stadsutvecklingsområden med stark tillväxt och mycket stor potential. Huddinge kommun vill därmed betona att ny bytespunkt i Flemingsberg inklusive nedsänkning av väg 226 krävs för att förbättra den storregionala tillgängligheten och avlasta andra delar av trafiksystemet. Åtgärder behövs för att lägga grunden för en attraktiv storregional bytespunkt där kollektivtrafiken är prioriterad.

Utöver detta planerar kommunen även för utveckling av Skogås/Trångsund som är utpekade utvecklingsområden i kommunens översiktsplan. I Skogås och Trångsund pågår arbetet med ett flertal detaljplaner som möjliggör för ökad bostadsbebyggelse, förskolor och arbetsplatser. Både Skogås och Trångsund ligger i närhet till kapacitetsstark kollektivtrafik och utgör tyngdpunkten för utvecklingen av bostäder och service i den östra delen av kommunen, både på kort och på lång sikt.

Huddinges synpunkter på förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram

Huddinge kommun har läst förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken och ser positivt på det sätt som dokumentet utvecklats. Kommunen anser att programmet på övergripande nivå är tydligt, bra strukturerat och på ett pedagogiskt sätt beskriver hur detta styrdokument hänger samman med andra relevanta styrdokument inom Region Stockholm.

Huddinge kommun är även positivt inställd till att trafikförsörjningsprogrammet har ett stort fokus på att kollektivtrafik tillgängliggör regionen för människor och

HUDDINGE KOMMUN

Postadress
Huddinge kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
141 85 Huddinge

Besök
Kommunalvägen 28

Tfn 08-535 300 00
Tfn vxl 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se
www.huddinge.se



Datum
2023-05-03

Diarienummer
KS-2023/828.352

möjliggör för den planerade bostadsbebyggelsen. Detta är en positiv utveckling från tidigare trafikförsörjningsprogram.

Förslaget till trafikförsörjningsprogram bygger till stor del på den regionala resvaneundersökningen från 2019. Sedan dess har vi haft en pandemi som förändrat resandet. Dagens situation med ett förändrat resande och helt andra utmaningar bör formuleras som nuläge och inte som framtid i programmet.

Framtida behovsbild

Kollektivtrafik bidrar till jämlika förutsättningar

I avsnitt 3.3 beskrivs hur kollektivtrafiken medverkar till att människor kan nå större arbets- och studiemarknader och ha en aktiv fritid, oavsett bakgrund och tillgång till andra färdmedel. Huddinge kommun anser att det är en förutsättning att tillgängligheten till kollektivtrafik inkluderar alla för att kunna skapa socialt hållbara och trygga samhällen. Behovet av en tillgänglig kollektivtrafik är stort både för arbets- och skolresor samt för fritidsresor, såväl i Huddinge kommun som i regionen som helhet. Behovet är framför allt stort för de som bor i ekonomiskt utsatta områden samt för kvinnor, barn och ungdomar. Huddinge kommun är positiv till att jämlika förutsättningar beskrivs under en egen rubrik i programmet.

Kommunen är även positiv till att programmet har ett större fokus på fritidsresandet än i tidigare program. Fritidsresandet utgör en stor del av det totala resandet medan resande till och från jobbet bara står för en mindre del. Fritidsresandet har också större spridning både geografiskt och över dygnet. Detta behöver lyftas i den framtida behovsbilden, förslagsvis under avsnitt 3.2. Vidare är det önskvärt att behovsbilden lyfter vikten av att kollektivtrafikens utveckling följer bebyggelseutvecklingen.

Variierande behov av lösningar

I avsnitt 3.4 anges två parallella perspektiv för målstyrd planering av kollektivtrafiken. Det ena är ökad marknadsandel för kollektivtrafiken för att minska klimatavtryck och minska trängsel i transportsystemet. Det andra är god tillgänglighet i hela regionen i syfte att vidga arbetsmarknader och människors möjligheter att delta i samhället. Perspektiven är relevanta och stöds av Huddinge kommun men ser dem snarare som kompletterande än parallella. Kommunen har dock svårt att se hur dessa relaterar till målen för kollektivtrafiken år 2035 som redovisas längre fram i programmet. De två perspektiven skulle med fördel kunna utgöra övergripande mål eller vision. Som de nu redovisas är det oklart hur de relaterar till övrig målstruktur.

I avsnitt 3.4 förs vidare ett resonemang kring olika trafikkoncept som hanterar de två perspektiven ovan. I texten beskrivs de utifrån tre olika geografier; regioncentrum, regionens yttre och mindre tätbefolkade delar samt över länsgränserna. I anslutning till texten finns en bild (figur 3) som på ett överskådligt vis beskriver fyra olika delar i kollektivtrafiksystemet med utgångspunkt i tillgänglighet och trafikunderlag. Hur de tre geografierna och de fyra delarna av systemet hänger samman skulle behöva förtydligas.



Datum
2023-05-03

Diarienummer
KS-2023/828.352

Programmet anger att en grundläggande mobilitet behöver säkerställas i regionens yttre och mindre tätbefolkade delar. Huddinge kommun önskar ett förtydligande av vad grundläggande mobilitet innebär då det kan tolkas som en gardering för en utveckling av minskad trafik till områden med låg densitet, till exempel landsbygd eller industriområden. Ett tillägg skulle kunna göras i bifogad ordlista.

Under avsnitt 3.4 beskrivs att olika satsningar på ökad marknadsandel behöver riktas till halvcentrala bandet/inre förorter. Huddinge kommun anser det önskvärt att begreppet preciseras i text, i en faktaruta i begreppslistan eller i en förtydligande karta. Även begreppet bastrafik kan med fördel beskrivas i en begreppslista.

Ett robust system för klimatet, miljön och människan

Avsnitt 3.5 inleds med att konstatera att Stockholmsregionen, i enlighet med Sveriges miljömål, ska nå netto-noll-utsläpp senast år 2045. Måläret för trafikförsörjningsprogrammet är dock år 2035 och vägen fram till år 2045 redovisas inte. Det framgår inte heller hur långt mot 2045-målet som uppnås till år 2035. Ett resonemang och analys av detta behöver läggas till i programmet.

Huddinge kommun anser vidare att det är nödvändigt att resvaneundersökningar eller andra likande uppföljningar av trafiksystemet genomförs och hålls ihop av Region Stockholm även framöver. Detta för att följa upp uppsatta mål och indikatorer samt för att kunna prioritera åtgärder som ger mest nytta per satsad skattekrona.

Mål för kollektivtrafiken år 2035

Målen för kollektivtrafiken 2035 är tydlig redovisade i tre relevanta teman. Som angivits tidigare anser Huddinge kommun att de tre temaområdena kunde ha ingått i ett paraply under en övergripande vision eller mål. Analysen som görs av geografin utifrån två perspektiv i kapitel 3 skulle också kunna utvecklas genom att bedöma alla mål utifrån det geografiska perspektivet. På så sätt fångas även exempelvis klimatutmaningar och trygghetsaspekter in, vilka även ser olika ut i olika typer av bebyggelsestruktur.

Varje tema och mål redovisar dagens situation och ett tänkt målvärde som följs upp genom indikatorer. Det är en god ambition, men målvärden för år 2035 saknas i remissversionen. Utan målvärden går det inte att ha konkreta synpunkter på målen utifrån hur effektiva de bedöms vara. Det är också oklart hur trafikförsörjningsprogrammet bidrar att uppfylla målen i RUFSS 2050.

Vissa av målen som redovisas är otydligt formulerade, exempelvis ”kollektivtrafiken utmanar bilen” och ”kollektivtrafiken gör att fler kan delta i samhället”. Det vore även önskvärt att inte ha flera mål i en och samma formulering som exempelvis ”kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig”. Vidare har Huddinge kommun noterat att mål 8 har en otydlig indikator och mål 4 saknar indikator.

Under avsnitt 4.5 står att i den samlade uppföljningen kan indikatorer och mått också brytas ner på en mer detaljerad nivå, för att det ska gå att studera skillnader och likheter mellan exempelvis geografiska områden, målgrupper eller trafikslag.



Datum
2023-05-03

Diarienummer
KS-2023/828.352

Detta ser Huddinge kommun positivt på då det kan skapa viktiga planeringsunderlag för att fånga upp de olika behov kollektivtrafiken har beroende på tid och geografisk plats. Det är av intresse för kommunerna att få information om hur indikatorerna skiljer sig för olika områden och samarbeta och samtala om passande åtgärder för att nå målen.

I ett av de två parallella perspektiv som urskiljs för att stötta den regionala utvecklingen beskrivs i avsnitt 3.4 att kollektivtrafikens marknadsandel behöver öka, bland annat för att minska trängsel i transportsystemet. I programmet saknas mått, mål och indikatorer för uppföljning av trängsel, vilket Huddinge kommun önskar ett förtydligande av. Det är också otydligt vilken Region Stockholms roll är i förhållande till de åtgärder om beteendepåverkan som nämns i mål 1.

Inom tema *tillgänglig region* är restidskvot ett kompletterande mått för uppföljning av mål 5. Restidskvot beskrivs mäta skillnaden i tid som det tar att resa från punkt A till B med kollektivtrafik jämfört med bil. Det bör förtydligas hur, och särskilt mellan vilka målpunkter, som restidskvoter avses att mätas. Det bör även läggas till en förklaring till varför målvärde för 2035 saknas för mål 5.

Gemensam väg framåt

Huddinge kommun är positiv till att kommuner, statliga myndigheter och andra behöver samverka tillsammans med Region Stockholm för att öka andel resor med hållbara färdmedel och ökad regional tillgänglighet. Hos oss som kommun ligger ansvaret att planera för goda förutsättningar för kollektivtrafik genom att bland annat tillskapa bostäder i kollektivtrafknära lägen. För regionen gäller att stödja denna planering med utbud av kollektivtrafik. Kollektivtrafikens funktion har stor betydelse både vid nybyggnation och utveckling av befintliga områden samt en hög prioritet hos kommunerna.

Huddinge kommun vill vidare poängtera att upphandling och utformning av trafikavtal är en betydande förutsättning för att nå måluppfyllelse, bland annat genom att avtalens utformning har betydelse för hur trafiken genomförs. Det är eftersträvansvärt att Trafikförvaltningens inflytande över trafikens genomförande stärks i relation till trafikoperatörernas inflytande.

För att öka takten i genomförandet av kostnadseffektiva kollektivtrafiklösningar önskar Huddinge kommun att Region Stockholm utarbetar finansieringslösningar för objekt med storregional nytta, där medel avsätts i länsplan genom exempelvis särskilda potter. På så sätt är det möjligt att åstadkomma fler 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 exempelvis investeringar i framkomlighetsåtgärder för busstrafiken.

Huddinge kommun vill slutligen framföra att vi inte helt delar bilden som beskrivs att kommunerna varit delaktiga i processen vid framtagandet av programmet.



Datum
2023-05-03

Diarienummer
KS-2023/828.352

För Huddinge kommun

Sara Heelge Vikmång
Kommunstyrelsens ordförande

Beslut i detta ärende har fattats av kommunstyrelsen den 14 juni 2023.