

Remissyttrande från Södertörnskommunerna över trafikförändringar i SL-trafiken 2022/2023 (T23)

Trafikförvaltningen inom Region Stockholm har översänt en bruttolista med förslag på trafikförändringar avseende bland annat linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid inför trafikåret T23.

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram och sitt mångåriga samarbete, tagit fram det här gemensamma remissvaret. Södertörns remissyttrande behandlar övergripande och långsiktiga frågor om kollektivtrafiken och dess utveckling. Kommunerna kommer lämna egna kommunspecifika synpunkter på förslagen i T23.

Trafikförvaltningen önskar svar senast den 10 juni 2022.

Södertörnskommunerna prioriterade infrastrukturinvesteringar

Södertörnskommunerna består av åtta kommuner med över 500 000 invånare som tillsammans har gjort en kraftfull prioritering kring vilka åtgärder som är viktiga att genomföra i den södra länshalvan. Dessa är:

- **Tvärförbindelse Södertörn** behövs för att binda samman regionen och för att stödja den nationellt prioriterade överflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart och därmed kraftfullt bidra till klimatomställningen. Den möjliggör också en effektiv kollektivtrafik med buss och knyter ihop våra regionala stadskärnor.
- **Ny passage av Södertälje kanal** är en förutsättning för näringslivets fortsatta tillväxt och kompetensförsörjning i Stockholm-Mälarenregionen. Motorvägsbron E4/E20 över Södertälje kanal är en av landets mest sårbara vägsträckor. Med en ny passage kommer nya kollektivtrafikkörfält skapas, både i tunneln och på den befintliga Mälarenbron som kan stärka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft.
- **Ny bytespunkt i Flemingsberg** 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. Planeringen behöver starta omgående och satsningen är viktig för utvecklingen av kollektivtrafiksystemet i stockholmsregionen.

- **Nya spår på sträckan Järna-Flemingsberg** behövs för att säkra kapaciteten i Ostlänkens förlängning. Fortsatt utredning behövs och spårdragningen måste ta hänsyn till regionala nyttor, näringslivets behov av kompetensförsörjning och väl fungerande arbetspendling genom ett stopp i Södertälje Syd.
- En utredning om **Spår till Tyresö** behöver starta snarast för att klara kapaciteten för kollektivtrafiken på östra Södertörn på medellång sikt. För att hantera trafiken på kort sikt måste Bytespunkt Gullmarsplan bli planeringsmoget till nästa länsplan.

Åtgärderna ovan är alla nödvändiga och avgörande för att uppnå en god tillgänglighet, binda ihop regionen, bryta segregation och förbättra matchningen på arbetsmarknaden. Tillgängligheten är avgörande för att korta restiderna mellan de regionala stadskärnorna och kommunerna på Södertörn. Förutsättningarna är goda för såväl ett ökat bostadsbyggande som utveckling av arbetstillfällen på Södertörn både på kort och lång sikt, men det kräver fullföljda insatser i infrastrukturen för förbättrad tillgänglighet inte minst för kollektivtrafiken.

Synpunkter på T23 förslaget

Södertörns kommunerna kan konstatera att det är få förändringar som föreslås kommande trafikår. Samtidigt föreslås förändringar för Södertälje som man valt att redovisa utanför remissen.

Södertörns kommunerna hade gärna sett att alla förändringar redovisades samlat då det annars är svårt att få en överblick över regionens samlade prioriteringar. Ett viktigt syfte med en samlad T23-remiss är att vi som remissinstanser ska kunna se vilka satsningar som regionen föreslår och därmed vara delaktiga i att kvalitetssäkra regionens föreslagna trafikförändringar. När nu vissa delar av regionens förändringar hanteras separat försvåras denna remisshantering och stora delar av syftet med T23 riskerar att gå förlorat.

Övriga synpunkter

Takten behöver öka för regional stombusstrafik

Takten för utbyggd regional stombusstrafik behöver öka. Södertörns kommunerna har tidigare i yttranden föreslagit att Region Stockholm ska utarbeta finansieringslösningar för objekt med stor regional nytta, såsom stombusstrafik eller regionala cykelstråk. Det är därför välkommet med den regionala cykelförhandling som Region Stockholm initierat. Södertörns kommunerna har förhoppning om att något motsvarande initiativ tas för stombusstrafikens genomförande.

Pendeltågstrafiken på längre sikt

Södertörnskommunerna anser att färdigställandet av dubbelspåret längs hela Nynäsbanan är en viktig investering på längre sikt för att säkerställa framkomligheten på järnvägen för både person- och godstrafik. Utökad kapacitet behöver samplaneras med kommunerna.

Synpunkter på RiGata - Buss

Region Stockholm fastställde i juni 2021 riktlinjen RiGata - Buss med nya och mer långtgående krav på den fysiska utformningen av infrastruktur för att kunna trafikera med buss. Flera kommuner på Södertörn, och andra, har under framtagandet av RiGata – Buss haft en hel del allvarliga synpunkter på dokumentet som inte har beaktats. Processen med framtagandet av RiGata – Buss har inte varit inkluderande och transparent och det färdiga dokumentet går i många delar inte alls att applicera i vår planering. Trots att kommunerna är väghållare, har planmonopol och höga ambitioner kring kollektivtrafik finns det många exempel på att RiGata – Buss i för hög grad inskränker kommunernas planering. Södertörnskommunerna önskar framföra dessa synpunkter samlat och väljer därför att skicka med dem i T23-yttrandet med förhoppning om att synpunkterna kan vidarebefordras till rätt instans inom Trafikförvaltningen.

Kollektivtrafikens funktion har förstås stor betydelse både vid nybyggnation och utveckling av befintliga områden samt en hög prioritet hos kommunerna. Södertörnskommunerna anser dock att dokumentets innehåll riskerar att motverka vår ambition att bygga attraktiva stadsmiljöer samt att målet för bussarnas framkomlighet direkt krockar med det viktiga målet om trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.

För att skapa attraktiva stadsgator behöver gaturummet utöver vägens trafikfunktion även inkludera vistelse, rörelse och överbygga barriärer med mera samtidigt som den gemensamma utmaningen i stadsmiljöer ofta är bristen på yta. Vad som ska ingå i gaturummet blir, sett till helheten, en avvägning mellan trafikfunktion, platsfunktion och bebyggelsestruktur med mera. I allsammans inkluderas faktorer såsom framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet.

På väg till och från bussen är bussresenärerna oskyddade trafikanter i gatumiljön. Då måste det till exempel finnas hastighetssäkrade passager över gatorna, anpassad hastighet och avvägda körfältsbredder. Vid planeringen måste ett hela-resan-perspektiv anläggas med utgångspunkt i Nollvisionen. Genom att följa RiGata – Buss blir vägarna breda och utan säkerhetsdämpande åtgärder.

Varje lösning och utformning för kollektivtrafiken måste ta sin utgångspunkt från den unika platsen och dess förutsättningar och inte från principer med ska-krav. RiGata – Buss har sin utgångspunkt i Vägar och gators utformning som Trafikverket använder för de statliga vägarna i landsbygdsmiljö. De föreslagna körfältsbredderna är inte möjliga att tillämpa i en tätare miljö med målkonflikter med en levande stad.

RiGata - Buss lämpar sig mindre bra i stadsliknande miljöer med begränsat utrymme med behov av flera funktioner.

I flera fall finns det antagna detaljplaner i kommunerna som är utformade enligt det tidigare dokumentet RiBuss men som ännu inte är genomförda där Trafikförvaltningen och bussoperatörer nu ställt krav enligt det nya dokumentet. Det anser Södertörnskommunerna vara oacceptabelt.

Det är också rimligt att RiGata - Buss förhåller sig till de trafikkoncept som Kollektivtrafikplan 2050 föreslår, där olika linjer har olika funktion, liksom de har olika förutsättningar i den fysiska miljön.

Södertörnskommunerna önskar att Trafikförvaltningen ser över riktlinjerna och blir mer förstående kring avsteg från dessa vid kommunal utformning av den fysiska miljön, självklart i en samverkande diskussion. I egenskap av väghållare ansvarar kommunerna för så mycket mer än framkomlighet, varför det inte är rimligt att vi ska be om tillåtelse att göra avsteg från ett dokument vars krav inte tar hänsyn till helheten. En process för att hantera avsteg bör också formaliseras så att den inte är personberoende eller att frågorna hanteras olika för olika kommuner. På så vis kan vi nå en bra planering med bred ansats som inkluderar såväl busstrafikens förutsättningar som andra samhällsmål.

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

Rickard Livén

Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Boel Godner

Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Anita Mattsson

Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö