



Datum
2021-06-29

Diarienummer
KS-2021/1307.445

Handläggare
Emma Hirsch
Emma.Hirsch@huddinge.se

Kommunstyrelsen

Remiss Kollektivtrafikplan 2050 – svar på remiss från Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens beslut

1. Kommunstyrelsen godkänner förvaltningens förslag till yttrande gällande Remiss Kollektivtrafikplan 2050 enligt bilaga 1 till tjänsteutlåtande daterat den 29 juni 2021.
2. Kommunstyrelsen godkänner Södertörnskommunernas gemensamma yttrande gällande Remiss Kollektivtrafikplan 2050 enligt bilaga 2 till tjänsteutlåtande daterat den 22 september 2021.

Sammanfattning

Huddinge kommun har mottagit remiss *Kollektivtrafikplan 2050*. Remissen kommer från Trafikförvaltningen, Region Stockholm.

Syftet med planen är att ge berörda planeringsaktörer en gemensam bild av kollektivtrafiksystemets långsiktiga behov, bidra till ökad kunskap om regionens behov av ökad kollektivtrafik samt bidra till en målstyrd planering av trafikförvaltningens verksamhet.

I grova drag beskriver planen inledningsvis mål och planeringsförutsättningar. Ett nytt trafikkoncept presenteras som förtydligar kollektivtrafikens olika roller. Kvarstående framtida briser och behov analyseras och baserat på detta pekas förslag på åtgärder ut. Vidare beskrivs effekterna av planens åtgärder och hur väl de bidrar till att uppnå målen samt viktiga områden för fortsatt arbete och genomförande av planen.

Förvaltningen är överlag positiv till kollektivtrafikplanen och anser att det är bra med en övergripande plan som tar ett helhetsgrepp över kollektivtrafiksystemet. Dock anser förvaltningen att valet av analysmodell samt val av målpunkter som bristanalysen baseras på gör att enbart brister mellan regionala kärnor samt mellan regionala kärnor och kommuncentrum kommer fram. Detta är problematiskt för en kommun med Huddinges geografi. Förvaltningen anser också att måluppfyllelsen enligt planen inte är tillräcklig.

HUDDINGE KOMMUN

Postadress
Huddinge kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
141 85 Huddinge

Besök
Kommunalvägen 28

Tfn vxl 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se
www.huddinge.se

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Huddinge kommun har mottagit remiss *Kollektivtrafikplan 2050*. Remissen kommer från Trafikförvaltningen, Region Stockholm. Kommunen har fått möjlighet att lämna synpunkter på planen fram till den 30 september.

Syftet med planen är att ge berörda planeringsaktörer en gemensam bild av kollektivtrafiksystemets långsiktiga behov, bidra till ökad kunskap om regionens behov av ökad kollektivtrafik samt bidra till en målstyrd planering av trafikförvaltningens verksamhet. Remissen har drivits i dialog med länets kommuner och Trafikverket.

För att bemöta den ökade efterfrågan på resor i kollektivtrafiken som den växande Stockholmsregionen står inför, behövs en långsiktig plan för att beskriva kollektivtrafikens utveckling. Planen redovisar hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFSS 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län (TFP, antaget oktober 2017).

Planen ska även tydliggöra roller och ansvar för implementeringen av planens förslag. Planen kan på så sätt fungera som underlag till exempelvis regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess eller den kommunala planläggningsprocessen och i förhandlingar.

Kollektivtrafikplanen ersätter stamnätsplanen som strategisk plan för utveckling av kollektivtrafiksystemets utveckling i länet.

Innehåll i remiss

I grova drag beskriver planen inledningsvis mål och planeringsförutsättningar. Ett nytt trafikkoncept presenteras som förtydligar kollektivtrafikens olika roller. Kvarstående framtida briser och behov analyseras och baserat på detta pekas förslag på åtgärder ut. Vidare beskrivs effekterna av planens åtgärder och hur väl de bidrar till att uppnå målen samt viktiga områden för fortsatt arbete och genomförande av planen. Nedan beskrivs planen mer ingående.

Mål och måluppfyllelse

Kollektivtrafikplan 2050 utgår från en målstyrd planering med markanvändning och styrmedel enligt RUFSS 2050. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län har mål om ökad marknadsandel för kollektivtrafiken med 5 procentenheter till år 2050 jämfört med år 2015. Ett skäl till behovet av ett kraftfullt ökat kollektivtrafikresande är regionens stora befolkningsökning. Målen har brutits ner geografiskt för att fungera som bättre stöd för kollektivtrafikens uppgift i olika delar av länet. Indikatorer och mål har tagits fram inom tre fokusområden. *Sammanhållen och tillväxtskapande region* handlar om kollektivtrafikens restidskvoter mellan utvalda målpunkter. *Resurseffektivt kollektivtrafiksystem* beskriver målstandarder för bland annat framkomlighet,



Datum
2021-06-29

Diarienummer
KS-2021/1307.445

turutbud och regularitet. *Konkurrenskraftigt kollektivtrafiksystem* hanterar målet om att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka med 5 procentenheter.

I planen konstaterar regionen att de uppställda målen inte nås med enbart redan beslutade åtgärder. Med föreslagna åtgärder bidrar planen till en mer sammanhållen och tillväxtskapande region med minskade restider. Restidskvoterna i viktiga relationer bedöms uppfyllas år 2050. Åtgärderna bidrar även till att systemet blir mer resurseffektivt. Planens åtgärder är inte tillräckliga för att nå målet om en ökning av kollektivtrafikens marknadsandel med 5 procentenheter. Områden som pekats ut ha särskilt stor potential för att öka kollektivtrafikresandet är bland andra tvärresor utanför regionkärnan mellan kommuner och regionala stadskärnor, lokala resor och fritidsresor.

Brister och behov

Det finns restidsbrister mellan regionala stadskärnor som behöver åtgärdas. För de regionala kärnorna Flemingsberg och Skärholmen-Kungens kurva uppnås målrestiderna till år 2050. Målrestiderna för kommuncentrum till city respektive närmaste kärna uppnås för Huddinge.

Huddinge ingår i både sydöstra och sydvästra sektorn. I båda sektorerna är det hög efterfrågan på resor in mot innerstan. I sydvästra sektorn innebär tunnelbanan att efterfrågan klaras ganska väl. Belastningen i pendeltågssystemet blir hög. Busslinje 172 får hög belastning och framkomlighetsproblem längs stora delar av sträckan. Det finns en potential för ökat resande med kollektivtrafiken i resor från Huddinge till södra innerstan samt från de östra delarna av regionen till arbetsplatserna i Flemingsberg.

Planen bedömer att det fram till år 2050 finns betydande behov av åtgärder i form av ökad kapacitet och smidigare byten för flertalet bytespunkter och terminaler i hela regionen. Behovet beror på ökad trafikering och befolkningsökning. Flemingsberg är en av flera andra bytespunkter och terminaler som bedöms få ett högt ökat resande.

Kapacitetsutnyttjandet i befintliga depåer är redan väldigt högt och år 2030 bedöms i stort sett alla depåer i länet vara högt belastade.

Åtgärdsförslag

Planen föreslår totalt sett 84 åtgärder. Nedan beskrivs de åtgärder med bäring på Huddinge.

Pendel- och regionaltågstrafik till år 2030

- Ökat turutbud pendeltågstrafik från 16 till 20 tåg/h vilket ger 12 tåg/h på Västra stambanan respektive 8 tåg/h på Nynäsbanan
- Ökat turutbud med regionaltåg så att det går 4 tåg/h i högtrafik mellan Uppsala – Arlanda – Solna – Stockholm C – Flemingsberg – Södertälje C – Eskilstuna/Nyköping/Katrineholm
- Ny regionpendel från Västerås respektive Uppsala till Stockholm C



Pendel- och regionaltågstrafik till år 2050

- Ökat turutbud pendeltågstrafik från 20 till 24 tåg/h vilket ger 12 tåg/h på Västra stambanan respektive 12 tåg/h på Nynäsbanan
- Utveckling av regionpendel från Västerås respektive Uppsala till Stockholm C med förlängning till Älvsjö, Flemingsberg och Södertälje (är beroende av ytterligare spårkapacitet Järna-Flemingsberg)

Busstrafik till år 2030

- Utveckling radiell expressbuss i E4-stråket mellan Södertälje via Kungens kurva-Skärholmen kompletterat med direktbuss till Liljeholmen
- Ny tvärgående expressbuss Skärholmen – Älvsjö – Gullmarsplan
- Utveckling av tvärgående expressbuss Tyresö – Handen – Flemingsberg (i Tvärförbindelse Södertörn)
- Utveckling tvärgående expressbuss Vårsta – Tumba – Kungens Kurva – Skärholmen
- Ny tvärgående expressbuss Kungens Kurva – Barkarby – Sollentuna (i Förbifart Stockholm)
- Direkttrafik buss via Essingeleden mellan delar av södra Stockholm, Huddinge och Tyresö mot Solna/Sundbyberg
- Generella åtgärder för expressbussarna för att förbättra framkomligheten, mer kapacitetsstarka fordon och ökat turutbud

Bytespunkter, terminaler och depåer

Gällande bytespunkter och bussterminaler behövs åtgärder för att säkerställa kapacitet för resenärer och fordon. Flemingsberg och Huddinge C nämns bland andra i regionen. Generellt behövs åtgärder för att förbättra anslutningarna vid kollektivtrafiken såsom utveckling av cykelparkeringar vid större hållplatser och bytespunkter. Möjligheten att ta cykel ombord på fler trafikkoncept ska även utredas. Det behövs också kraftigt utökad depåkapacitet för bussar och spårfordon i hela regionen.

Förslag till åtgärder bortom år 2050

Linje 172 (Norsborg-Flemingsberg-Skarpnäck) är en befintlig tvärgående stombuss som har en avlastande effekt på tunnelbanan. Resandeunderlaget är högt och förväntas öka samtidigt som kapaciteten i vägnätet är begränsad. På längre sikt bedöms det finnas behov av ett mer kapacitetsstarkt trafikkoncept längs delar av linjen, som skulle kunna förbindas med Spårväg syd.

Tunnelbanans röda linje mot Norsborg har högt resande, och det förväntas öka ytterligare med ökad belastning och trängsel som följd. Linjen har också långa restider på grund av att den är lång och att tågen stannar på samtliga stationer. I kollektivtrafikplanen beskrivs ett snabbspår mellan Skärholmen-Liljeholmen som en lösning att studera vidare på längre sikt. Med en sådan trafikeringslösning finns en möjlighet att röd linje till Skärholmen skulle kunna förlängas med en station i



Kungens Kurva, samtidigt som lösningen skulle leda till kortare restider för norra Botkyrka.

Samverkan och finansiering

För att kunna nå målen i planen krävs dialog och samverkan mellan intressenterna i regionen. Detta då resurseffektiva lösningar ofta finns i gränslandet mellan olika aktörers ansvar, mandat och rådighet. För att fördjupa innehållet i kollektivtrafikplanen och därmed komma närmare ett genomförande föreslår Trafikförvaltningen att sektorsvisa utredningar ska göras.

De nyttor som kollektivtrafiken ger följer inte alltid ägarskapet för infrastrukturen och det behöver tas fram lösningar som fördelar nytta och kostnad på ett rättvisande sätt.

Förvaltningens synpunkter

Kommunstyrelsens förvaltnings förslag till svar består av dels ett gemensamt yttrande tillsammans med övriga Södertörnskommuner, dels ett kommunspecifikt yttrande.

Södertörns gemensamt yttrande

I det södertörns gemensamma yttrandet är synpunkterna i huvudsak strukturerade efter fyra temaområden:

- **Tvärkopplingar**, där synpunkterna handlar om att fler åtgärder för tvärkopplingar behövs, samt att utgångspunkterna för analysen gör att många tvärkopplingar missas.
- **Bytespunkter**, där synpunkten framförallt handlar om behovet av att tydliggöra prioriteringen av utvecklingen av bytespunkter
- **Kapacitetsstark kollektivtrafik i Sydöstra sektorn**, där synpunkterna bl.a. behandlar framtida spår till Tyresö, samt att fördelningen av kapaciteten på Nynäsbanan behöver samplaneras med kommunerna.
- **Kapacitetsstark kollektivtrafik i Sydvästra sektorn**, där synpunkterna handlar om restiderna till Södertälje, kopplingen till den nyligen avslutade bristanalysen för sträckan Järna – Stockholm och att vi ser positivt på att planen nämner en tunnelbanestation i Kungens Kurva på lång sikt.

Huddingespécifikt yttrande

För fullständig redogörelse av kommunstyrelsens förvaltnings synpunkter hänvisas till förvaltningens förslag till svar på remiss, se *bilaga 1*.

Förvaltningen är överlag positiv till kollektivtrafikplanen och anser att det är bra med en övergripande plan som tar ett helhetsgrepp över kollektivtrafiksystemet. Även det mer differentierade trafikkonceptet upplevs positivt. I yttrandet framförs bland annat att valet av analysmodell samt val av målpunkter som Trafikförvaltningen baserar bristanalysen på gör att enbart brister mellan regionala kärnor samt mellan regionala kärnor och kommuncentrum kommer fram. Detta är problematiskt för en kommun med Huddinges geografi då brister och potential mellan östra Huddinge och såväl kommuncentrum som de regionala



Datum
2021-06-29

Diarienummer
KS-2021/1307.445

kärnorna inte synliggörs. Förvaltningen anser också att måluppfyllelsen enligt planen inte är tillräcklig.

Förvaltningen är överlag positiv till de åtgärdsförslag som föreslås i planen, men med hänvisning till ovan resonemang gällande bristanalys och måluppfyllelse anser förvaltningen att fler åtgärder behövs för att nå målet om ökad marknadsandel samt för att ta tillvara potentialen i ett flertal reserelationer.

Förvaltningen anser att det är mycket viktigt med det fortsatta arbetet med sektorsvisa utredningar för att fånga upp det mellankommunala och det inomkommunala regionala resandet som är en bärande del av kollektivtrafiksystemet. I sektorsutredningarna behöver också genomförandeperspektivet ur teknisk aspekt belysas och problematiseras djupare. Inte minst gällande de utblickar för åtgärder efter år 2050 gällande omvandling av stombusslinje 172 till ett mer kapacitetsstarkt trafikkoncept, samt den föreslagna tunnelbanestationen i Kungens Kurva. Förvaltningen förutsätter att detta utreds parallellt med kommunens pågående planering.

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

Förvaltningen lämnar även vissa redaktionella synpunkter, framförallt gällande läsbarhet och övergripande förståelse av hur de olika delarna av planen hänger samman.

Ett tydligt och välutbyggt kollektivtrafiksystem ökar tillgängligheten och gynnar alla invånare i regionen, inte minst barn och unga då de ofta är hänvisade till kollektivtrafik för sina resor. En välfungerande kollektivtrafik är också positiv för den sociala hållbarheten genom att det är ett inkluderande trafikslag och ökar möjligheterna för möten mellan människor, lokalt och från olika delar av regionen.

Ekonomiska och juridiska konsekvenser

Planen i sig innebär inga ekonomiska eller juridiska konsekvenser för Huddinge kommun, men inför genomförandet av vissa åtgärder kan kommunen behöva utveckla och tillhandahålla infrastruktur.



Datum
2021-06-29

Diarienummer
KS-2021/1307.445

Camilla Broo
Kommundirektör

Heléne Hill
Samhällsbyggnadsdirektör

Bilagor

- Bilaga 1. Yttrande KS Huddinges svar på remiss Kollektivtrafikplan 2050 från Trafikförvaltningen
- Bilaga 2. Södertörns gemensamt remissyttrande Kollektivtrafikplan 2050
- Bilaga 3. Remissmissiv Kollektivtrafikplan 2050

Beslutet ska skickas till

Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Samordnare Södertörn