

Handläggare

Kommunstyrelseförvaltningen
Sofia Eneborg
08-578 293 68
Strategisk trafikplanerare
Sofia.Eneborg@tyreso.se

Handlingstyp

Tjänsteskrivelse

Datum

2021-07-02

Sida

1 (8)

Diarienummer

2021/KS 0232

Mottagare

Kommunstyrelsen

Svar på remiss Kollektivtrafikplan 2050

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut i kommunstyrelsen

- Kommunstyrelseförvaltningens skrivelse och det södertörnsgemensamma yttrandet antas som Tyresö kommuns svar på remiss Kollektivtrafikplan 2050

Kommunstyrelseförvaltningen

Stefan Hollmark
Kommundirektör

Sara Kopparberg
Chef Samhällsbyggnadskontoret

Sammanfattning

Trafikförvaltningen, Region Stockholm har arbetat fram en långsiktig och strategisk plan för hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas till 2030 och 2050. Tyresö kommun har nu getts tillfälle att svara på remissen och remisstiden sträcker sig till den 30 september 2021. I remissvar vill Region Stockholm specifikt veta vad kommunen har för synpunkter gällande:

- 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?

Utvecklingen som presenteras har tagits fram i samverkan med berörda kommuner och planens inriktning är för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF5 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län. Planen ska ge en gemensam bild av kollektivtrafiksystemets långsiktiga behov på en övergripande systemnivå och den utgår från RUF5 2050 avseende befolknings- och bebyggelseutveckling. De åtgärdsförslag som presenteras i planen ger en indikation på vilken trafiklösning som svarar mot ett visst behov. I planen beskrivs även hur olika framtidssituationer påverkar behoven genom exempelvis ökat distansarbete (apropå den påverkan på resandet som pandemin hittills har haft) eller makroekonomiska förändringar.

Kollektivtrafikplanen ses som ett underlag till regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess och i den kommunala planläggningsprocessen och i förhandlingar. Vilka åtgärder som slutligen genomförs behöver prövas genom fördjupade analyser i samverkan mellan berörda intressenter. Planen har inte gjort några ekonomiska avvägningar i förhållande till budgetutrymme, utan sådana avvägningar görs i den efterföljande planeringen då mer utvecklad kunskap om åtgärders kostnader och nyttor finns framme.

Tyresö kommun är positiv till Kollektivtrafikplan 2050 och att den på ett bra sätt tydliggör problembilden för utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen. Den visar på och placerar Tyresö i ett regionalt sammanhang. Sedan finns det lösningar som behöver förtydligas som exempelvis bytespunkter och vissa stråk. Vidare finns det även en problematik då de lösningar som presenteras inte uppnår uppsatta mål. Det är även otydligt hur genomförbara vissa lösningar är ur ett regionalt och ekonomiskt perspektiv. Hur ska exempelvis Stockholm stad utveckla Gullmarsplan och City terminalen för att tillgodose nyttan för vår kommun och de bussar som kommer från Tyresö kommun, så väl som Haninge kommun. I och med det är det viktigt att samverkan på regional nivå tydliggörs och utvecklas och att trafikförvaltningen har det

övergripande ansvaret för att lösningar som presenteras utvecklas och studeras vidare.

Beskrivning av ärendet

Kollektivtrafikplan 2050 utgår från en målstyrd planering med markanvändning och styrmedel enligt RUFS 2050. Målet i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län om ökad marknadsandel med 5 procentenheter kräver att kollektivtrafikresandet ökar med 66 procent alternativt att bilresandet minskar. Ett skäl till behovet av ett kraftfullt ökat kollektivtrafikresande är regionens stora befolkningsökning. Målet i RUFS 2050 innebär en utveckling mot en flerkärnig bebyggelse-struktur genom utvecklingen av regionala stadskärnor samt en utbredning av den centrala regionkärnan. För att understödja denna utveckling behöver kollektivtrafiksystemets starka radiella struktur kompletteras av flera starka tvärgående stråk som sammanbinder regionala stadskärnor och andra viktiga noder och områden.

De redan beslutade och finansierade kollektivtrafiksatsningarna (Sverigeförhandlingen och Stockholmsöverenskommelsen) ses som en förutsättning att de genomförs men de löser inte kommande behov för ökade kollektivtrafikresor. Dessa satsningar leder till att tunnelbanesystemet klarar den ökade efterfrågan på ett bra sätt. Samtidigt kvarstår restidsbrister mellan många av de andra kärnorna på respektive länshalva. Det radiella resandet mot den centrala regionkärnan ökar särskilt mycket, då ökade styrmedel och trängsel i vägnät gör att kollektivtrafiken förväntas stå för en större andel av dessa resor. Den ökade belastningen i de radiella stråken uppstår i de sektorer som försörjs med buss.

Brister och behov

En ökad efterfrågan på resor medför behov av kraftigt ökad busstrafikering i stråk där trafiken redan är högfrekvent med existerande trängsel, bland annat från Tyresö och Haninge. De primära systemen för tvärresor centralt i regionen blir också hårt belastade och får kapacitetsproblem på långa sträckor. I sydöstra delen av länet leder en ökad kollektivtrafikefterfrågan till hård belastning i det radiella nätet. Att öka busstrafikeringen för att möta kapacitetsbristen är svårt då de terminaler och hållplatser som tar emot trafiken inte klarar av att hantera en ökande andel bussar och resenärer i högtrafiken. Den ökade trafiken i radiella nätet skapar kapacitetsbrister främst inom busstrafiken mot Gullmarsplan som ligger i område med högt markvärde där stadsutvecklingsprojekt pågår. Andra kritiska terminaler som ses få kapacitetsproblem är bland annat Älvsjö, Liljeholmen och Årstaberg där antalet resenärer förväntas öka kraftigt.

Busstrafiken går redan idag med hög turtäthet från Tyresö och delar av Haninge. Den gemensamma väginfrastrukturen för detta, Gudöbroleden, Tyresövägen och Nynäsvägen är hårt belastad. För att möta efterfrågan kan

kollektivtrafiken dock behöva gå så tätt att bussarna skapar problem för sin egen framkomlighet vid till exempel hållplatser. Eftersom det redan finns restidsproblem mellan Tyresö och centrala Stockholm riskerar detta problem att förvärras. Andra större bytespunkter och bussterminaler inom sektorn där kapacitetsbehoven bedöms öka är Handen och Tyresö centrum. Tillgängligheten till Haninge är bristfällig då stadskärnan har svag koppling till Södertälje (tvärgående resor över Södertörn) och i tvärlinje från Tyresö vilket begränsar kärnans möjlighet att utvecklas som centrum för regional arbetsmarknad och service. Flemingsberg och Skärholmen är två stora bytespunkter och bussterminaler där kapacitetsbehoven bedöms öka i samband med införande av busstrafik på Förbifart Stockholm och på Tvärförbindelse Södertörn. En viktig tvärkoppling är stomlinje 172 med hög belastning och framkomlighetsproblem på stora delar av sin sträckning. I övrigt finns ett stort bilresande mot Stockholm söderort samt till arbetsplatserna i Flemingsberg.

I ostsektorn (Nacka och Värmdö) förändras kollektivtrafiksystemet i stor omfattning i och med utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka C. Detta medför att tillgängligheten från Nacka till fler delar av den centrala regionkärnan och till Kista förbättras avsevärt. Det innebär också att busstrafiken från Nacka mot Slussen reduceras då en stor del av trafiken istället matar till tunnelbanan i Nacka C. Busstrafiken från Värmdö mot centrala regionkärnan behöver förstärkas. Det bedöms även uppstå ökade kapacitetsbehov till följd av resandetillväxten vid större bytespunkter och bussterminaler så som Sickla och Gustavsbergs C.

Pendeltågssystemet blir även det hårt belastat längre in i systemet (primärt mellan Älvsjö och Odenplan) vilket kommer att påverka resenärer från Haninge, Nynäshamn och östra Huddinge.

Region Stockholm är tillsammans med övriga regioner i Mälardalen delägare i Mälardalstrafik som organiserar regionaltågstrafiken på Trafikverkets spåranläggning. Det nya trafikavtalet från och med 2020 innebär att regionen får större styrmöjligheter över regionaltågstrafiken. Då en stark resandetillväxt i både pendel- och regionaltågstrafiken förväntas kommer det att bli viktigt att hitta en god rollfördelning och samspel mellan pendel- och regionaltågen för att kunna erbjuda såväl snabba som turtäta resor.

Föreslagna lösningar

Länets kollektivtrafiksystemstruktur behöver utformas utifrån ett systemövergripande perspektiv. Genom att utveckla kollektivtrafiksystemet med fler starka tvärgående stråk och smidiga bytespunkter skapas en nätstruktur med nätverkseffekter. Genom att valmöjligheterna och resvägarna utökas skapas ett mer robust och resilient kollektivtrafiksystem. Tillsammans med en trafikering som är jämnare fördelad över dygnet ger det även ett system som är bättre anpassat för resor på fritiden.

Fram till år 2030 ska den radiella strukturen och trafikutbudet differentieras för att både erbjuda snabba resor från länets yttre delar och direkta resor till en större del av den växande centrala regionkärnan.

Kollektivtrafikplanen föreslår omfattande framkomlighetsåtgärder för stråk som trafikeras eller föreslås trafikeras med stadsexpressbuss, tvärgående expressbuss, radiell expressbuss och tvärbana. Fordonen blir även mer kapacitetsstarka och turtätheten ses öka. Radiell expressbuss ses reducera kapacitetsbrister i busstråken mot Tyresö, därför föreslås en förlängning av Tyresös expressbussar från Gullmarsplan till Cityterminalen och Karolinska. Detta ger både restidsvinster och avlastning av Gullmarsplan. Vidare föreslår planen nya tvärgående expressbusslinjer i flera stråk med stort resande och ansträngt vägnät, däribland nya busslinjer mellan Tyresö-Handen-Flemingsberg via Tvärförbindelse Södertörn samt mellan Tyresö-Älvsjö-Telefonplan via Örbyleden. Inom tät stadsstruktur föreslås en utveckling av befintliga och nya linjer som verkar strukturerande inom staden och ökar den regionala kollektivtrafikens tillgänglighet.

Kollektivtrafikplanen föreslår en utveckling av bytespunkter och terminaler för att säkerställa god kapacitet samt uppnå önskade nätverkseffekter, där smidiga byten sker både mellan den tvärgående och den radiella trafiken samt mellan stadstrafiken och den regionala trafiken. Förbättrad framkomlighet kan skapa stora tillgänglighetsförbättringar och ökad resurseffektivitet på både kort tid och till relativt låg kostnad. Vidare föreslår även planen att depåer behöver utvecklas för att klara av kommande ökning av kollektivtrafik, vilket även gäller för år 2050.

En regionalstågstrafik från Uppsala och Västerås till Stockholm med cirka ett stopp per kommun ger snabba resor, medan direkttrafik på väg och sjö ger en ökad tillgänglighet till den centrala regionkärnan.

Vidare presenteras åtgärder till år 2050. Dessa åtgärder bidrar till att ytterligare stärka nätstruktur med fler kapacitetsstarka tvärbanor inom den centrala regionkärnan och inom det halvcentrala bandet. Den radiella strukturen utvecklas primärt i länets yttre delar genom förlängningar av den radiella stomtrafiken för att ge antingen snabbare eller mer direkta resmöjligheter. I Stockholms innerstad föreslås en konvertering av vissa linjer från stadsexpress till stadsspårväg för att skapa tillräcklig kapacitet i stadstrafiken. Här presenteras en förlängning av tunnelbana från Skarpnäck till Sköndal. Förslaget innehåller även en fortsatt utveckling av bytespunkter och terminaler, för att uppnå önskade nätverkseffekter och säkerställa systemets kapacitet.

I utblick bortom 2050 presenteras lösningar som bedömts komma att behövas på något längre sikt, efter 2050. De identifierade åtgärderna omfattar betydande infrastrukturinvesteringar vilka kräver framförhållning och en långsiktig beredskap som man bör arbeta tidigt med, både när det gäller

markåtkomst och markreservat men även i den strategiska utvecklingen av transportsystemet till år 2030 och 2050. Det är därför av betydelse att redovisa åtgärderna i planen.

Tyresö kommuns kollektivtrafikförsörjning baseras på ett bussnät som sammanstrålar längs Nynäsvägen och ansluter vid bytespunkt Gullmarsplan och Cityterminalen. Utifrån RUF 2050 markanvändning är radiell expressbuss kompletterad med tvärgående expressbusslinjer mot söderort ett tillräckligt kapacitetsstarkt trafikkoncept i ett 2050 års perspektiv, givet ökad terminalkapacitet vid Gullmarsplan och Cityterminalen. På längre sikt kan det finnas behov av ett mer kapacitetsstarkt trafikkoncept. Förslag på trafikkoncept är en förlängd Roslagsbana; City-Slussen-Sickla-Älta-Tyresö C. Banan skulle kunna utnyttja Saltsjöbanans infrastruktur mellan Slussen och Sickla för att sedan vika av Söderut mot Älta. Samtidigt skapas en genomgående trafik för Roslagsbanan som i ett 2050-perspektiv har Centralen som säckstation. Roslagsbanan bedöms som ett lämpligare trafikkoncept än tunnelbana med hänsyn till önskvärd medelhastighet och kapacitet. En sådan lösning kräver att Tyresös busstrafik förändras, där den radiella expressbusstrafiken avvecklas och ersätts av fler matarlinjer mot Roslagsbanans station i Tyresö centrum. Vissa förlängningar bortom Tyresö centrum kan aktualiseras där resandeunderlaget är stort för att minska behovet av byten.

De förslag som presenteras är dock inte tillräckliga att ensamt stå för att nå andelmål ökning av kollektivtrafik. Kollektivtrafikplanen beskriver även andra insatser som behöver utvecklas och förändras, bland annat mobilitetslösningar som kampanjer och uppmuntran och bättre möjlighet för kombinationsresor som fortsatt arbete för att kunna genomföra planen. Samverkan mellan kommuner behöver utvecklas, samt kommunernas arbete med bilparkering. Tillgång till parkering, rätt parkering på rätt plats och avgifter ses även som bidragande effekter som hjälper till att öka kollektivtrafikandelar.

Tyresös synpunkter

Tyresö kommun ser att kollektivtrafikplanen på ett bra, övergripande och systeminriktat sätt visar det utvecklingsbehov som finns för kollektivtrafiken år 2030 och 2050. Utvecklingen som presenteras kan bidra till att övergripande trafikmål nås, men det är andra faktorer som behöver komma till för att de regionala målen ska kunna nås fullt ut, vilket Tyresö kommun ser som problematiskt. I fortsatt arbetet, bland annat genom samverkan, är det av största vikt att frågor som bilparkering och avgifter diskuteras och att varje kommun bidrar till att ge plats åt kommande utveckling av kollektivtrafiken. Om inte denna samverkan sker, samt om ekonomiska medel fattas kommer inte planens förslag på utveckling kunna genomföras.

Att andra kommuner bidrar till att lösa kommande kollektivtrafik är speciellt viktigt för Tyresö kommun då vi även i framtiden kommer ha stor del busstrafik. Vi är beroende av att de bussar som kommer att trafikera vår

kommun kan landa i bytespunkter i andra kommuner, speciellt i Stockholm stad.

De i remisshandlingen redovisade behoven och förslagen på fortsatt inriktning är relevanta men Tyresö kommun ser gärna som beskrivet nedan en utveckling av föreslagna åtgärder.

Bytespunkter

Bytespunkter behöver utvecklas mer i planen, i och med att de kräver stora ytor som konkurrerar med annan markanvändning och stadsutvecklingsprojekt. Här ser vi en stor risk att andra värden går förlorade och spelar stor roll för hur kollektivtrafiken kan utvecklas. Vi ser att det är nödvändigt att planen inte bara redovisar procentuell ökning av bytespunkterna utan även visar den faktiska omfattningen, som exempelvis antalet hållplatslägen och yta. Tyresö kommun ser redan idag problematik med utveckling av både Norra Sköndal, Gullmarsplan och Stockholm city.

Norra Sköndal ses inte få den utveckling och utformning som krävs för kommande kollektivtrafik redan år 2030 i och med nu fastslagen vägplan, vilket är anmärkningsvärt. Redan här ser vi att delar av genomförandet av kollektivtrafikplaneringen faller då kollektivtrafiken inte ges det utrymme som faktiskt krävs. Gullmarsplan är i behov av utveckling och beskrivs i planen som en av de mest kritiska bytesplatserna i de centrala delarna av regionen. Bytespunkten är redan idag fullt utnyttjad och kollektivtrafikplanen redogör för en kraftig ökning av antalet resenärer. Planen beskriver att bussarna kan behöva gå med så täta avgångar att de skapar problem för sin egen framkomlighet. Även Stockholm City ses få ökat resande och ska kunna ta hand om kommande busstrafik. Tyresö kommun anser att det är uppseendeväckande att kollektivtrafikplanen inte beskriver mer om hur bytesplatserna i stort ska utvecklas, men speciellt för ovannämnda platser. Situationen som beskrivs vid Gullmarsplan om att det blir så många bussar att man lägger krokben på sig själv är bedrövligt.

Radiella och tvärgående stråk

Tyresö kommun vill se en planering för Norra Sköndal, Gullmarsplan och Stockholm City som redogör för hur behovet kan lösas samt för vilka åtgärder som ses på det radiella stråket från Tyresö till Stockholm City. Detta stråk har redan idag busstrafik med hög turtäthet och det är stor trängsel, vilket ses förvärras med tiden. För detta stråk är även hastigheten delvis hög, över 70km/h vilket gör att utbudet av bussar behöver vara så stort att sittplatser ska kunna erbjudas. Detta är för Tyresö ytterst viktigt då det redan idag många som står i överfulla bussar. För att kunna utveckla detta stråk är det absolut nödvändigt att det sker i samråd med berörd kommuner.

Tvärgående kopplingar till Flemingsberg redovisas och Tyresö kommun anser att koppling till Nacka behöver utökas för denna tvärgående stomtrafik, linje J. På detta sätt ökas de tvärgående resorna. Koppling Nacka-Tyresö-Handen-

Flemingsberg behöver dock stärkas tidigare än vad planen föreslår. Idag är restiden för Tyresöbor nästan dubbelt så lång som målet för år 2050. Denna tvärkoppling bidrar till "hela resan" och bidrar till en attraktiv kollektivtrafik utan flera bussbyten på vägen.

Vidare redovisas tvärgående resor mellan Tyresö-Älvsjö-Telefonplan vilket kommunen anser är bra. Även denna koppling behöver komma till stånd tidigare än vad planen föreslår. Även Älvsjö är utpekad som en av de mest kritiska bytespunkterna i den centrala sektorn, likt Gullmarsplan. Även denna bytespunkt är viktig för Tyresö om den ska ses som ett alternativ till byten till regionaltåg.

Spårburen trafik

Spårburen trafik till Tyresö behöver snarast utredas vidare då planen visar på stora kapacitetsbrister för bytespunkter och i radiellt stråk mot Stockholm. Tyresö kommun anser att det är för stora osäkerheter i de lösningar för dessa behov som presenteras för bland annat Gullmarsplan och Stockholm city. Spårburen trafik behöver studeras tidigare än vad planen redogör för.

Samverkan

För att nå ett gott genomförande av kollektivtrafikplanen krävs större samverkan kring utvecklingen och man behöver se åtgärder och behov i ett större sammanhang än vad som görs idag. Det behöver finnas en transparens i vad som planeras i regionen och i respektive kommun. Tyresö ser med fördel att trafikförvaltningen är spindeln i nätet och driver denna utveckling. Dagens situation där varje kommun, trafikförvaltningen samt trafikverket behandlar varje projekt med en snäv geografisk avgränsning leder inte till bra lösningar för regionen i stort. Samsyn och samverkan behöver utvecklas. Till detta kommer även den finansiella aspekten. Även här behöver det finnas samsyn speciellt för lösningar som ligger i stråk som löper genom flera kommuner. Man behöver se till helheten och inte ett projekt i taget.

Övriga kommentarer

Tyresö kommun ser att barnperspektivet borde ha utvecklas mer, genom analyser av barn och ungas resor. En barnkonsekvensbeskrivning kan med fördel tas fram, även om kollektivtrafik som sådan bidrar till att barn och unga kan resa mer fritt. Även kopplingen till bland annat mål 4 och dess delmål 2030 som presenteras i RUFS 2050 om en resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp kunde ha diskuterats mer. Där anges bland annat att regionen ska vara giftfri och utan klimatpåverkande utsläpp. En mer cirkulär ekonomi skapar förutsättningar för en hållbar, koldioxidsnål, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi. Ekosystemen är livskraftiga och den biologiska mångfalden rik tack vare grönstrukturen och omställningen i de gröna näringarna.