

23 augusti 2016

Södertörnskommunernas synpunkter på regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Stockholms läns landsting (SLL) har tagit fram en remissversion för nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. I förordet redogörs för att detta dokument är det viktigaste styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling. För att programmet ska kunna fylla den uppgiften krävs vissa kompletteringar och justeringar som vi Södertörnskommuner vill lyfta fram i detta remissvar.

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram och sitt mångåriga samarbete, tagit fram det här gemensamma remissvaret för det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Några av kommunerna lämnar också egna kompletterande synpunkter.

Södertörnskommunernas övergripande synpunkter

Södertörnskommunerna ser positivt på det sätt som Trafikförvaltningen utvecklat det regionala trafikförsörjningsprogrammet med en tydlig målmodell och de övergripande och nedbrutna målen. Utvecklingen av ”hela resan-perspektivet” är också en positiv utveckling som kommer underlätta framtida samarbete kring hur vi gemensamt ska utveckla kollektivtrafiken i länet. Dock är den ansvarsfördelning mellan länets olika aktörer som berörs på flera ställen i programmet otydlig och borde kunna utvecklas ytterligare. Detsamma gäller beskrivningen av samverkan som skulle kunna vara mer utförlig för att ge underlag för ett kraftfullt genomförande av de olika aktörernas uppdrag.

Programmets ansats är att kollektivtrafiken ska vara norm, samtidigt som stora investeringar för biltrafiken görs i länet. Trafikförsörjningsprogrammet bör för att öka trovärdigheten förhålla sig till att biltransporter även fortsättningsvis behöver ha en tydlig plats i planeringen. Det är inte minst uppenbart ju längre ut i länet man kommer. Framtidens bilar kommer att vara mer energisnåla och klimatvänliga.

De större kollektivtrafikinvesteringarna som nämns i programmet omfattar satsningar i norra delen samt för södra delen en tunnelbana till Nacka, vilket är välkommet. Förhandlingarna med staten baseras på att specifika trafikinvesteringar ska gå hand i hand med ökat bostadsbyggande, en princip som Södertörnskommunerna instämmer i. Den positiva utveckling som sker och kommer att ske på Södertörn kräver en kraftigt utvecklad kollektivtrafik både vad avser kapacitet och attraktivitet. Vi södertörnskommuner efterlyser en målbild från landstinget om vilka kollektivtrafikinvesteringar som krävs för att stödja utvecklingen på Södertörn, exempelvis buss- och pendeltågstrafiken samt stombusslinjenätet.

Södertörnskommunernas synpunkter på remissens olika delar

Kapitel 1

Vi södertörnskommuner saknar en målbild för 2030 som på ett balanserat sätt beskriver hur kollektivtrafikutbyggnaden ska ske för att kunna stödja utvecklingen i hela länet.

Kapitel 2

Den målmodell som tagits fram och presenteras i programmet ser vi som en bra grund för uppbyggnaden av en överskådlig målstruktur. I förslaget finns många mål med inför 2020 och 2030 som framstår som visionära. När man ska bedöma dessa mål finns dock ingen utvärdering av de befintliga målen med. Det skulle underlätta när man ska bedöma rimligheten i de nya visionära målen.

Kapitel 2.3

Södertörnskommunerna vill påpeka att de förutsättningar som beskrivs, att personer vill och kan åka kollektivt, inte är tillräckliga. Det krävs även att kollektivtrafikalternativet är attraktivt och tidseffektivt för att en betydande överflyttning från biltrafiken ska kunna ske.

I måltabellen för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft saknar vi till att börja med mål för restidskvot mellan samtliga stadskärnor i regionen. Vi saknar också mål för restidskvot mellan noder/tätorter och de närliggande stadskärnorna. En viktig parameter som vi saknar för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft är att resandet från tätorter som exempelvis Salem, Nykvarn och Vendelsö till stadskärnorna förbättras både med ökat utbud och förbättrade bytespunkter. Effektivare bytespunkter är något som har lyfts fram och som vi vill ska ge ett större avtryck i programmet.

Det är bra att säkerhetsaspekten har kommit med och utvecklas. Speciellt viktigt med tanke på bussar på motorvägar som idag har stående resenärer.

Den parameter som lyftes fram som den viktigaste i enkätundersökningen var tillförlitlig realtidsinformation. Vi vill gärna se att det finns något mål kring det under kapitel 2.3.1.

Från Södertörnskommunerna saknar vi även en skrivning eller ett resonemang kring pendelparkeringar som ett av flera verktyg för att öka kollektivtrafikresandet.

Kapitel 3

Angreppssättet med ”hela-resan-perspektiv” och inriktningsmålet kring utformning för funktionshindrade är positivt.

Resonemanget med ett normkritiskt förhållningssätt med kollektivtrafikens förutsättningar som norm utgör en bra grund för ambitionerna kopplade till programmet. Vi södertörnskommuner skulle dock gärna se att det normkritiska förhållningssättet gör ännu tydligare avtryck i programmet. Vi vill se tydligare ambitioner och planering för hur överflyttning från bil till kollektivtrafik kan överstiga målet på 5 % till 2030.

Kapitel 4

Södertörnskommunerna ser inte att kollektivtrafiken är likvärdigt utbyggd i hela länet, det är stort fokus på centrala Stockholm och de större tätorterna och det fattas bra tvärförbindelse som möjliggör god kollektivtrafik. God kollektivtrafik saknas på landsbygden.

Det saknas mått för att mäta trängsel i kollektivtrafiken. Åtgärder för att öka kapaciteten kan leda till ökad trängsel och lägre komfort. Ett exempel är ombyggnad av pendeltågsvagnar för att kunna rymma fler stående. Resan är en del av den framtida arbetsplatsen och ståplatser måste ses som en nödlösning då inga andra åtgärder räcker till och då resan är kort.

Kapitel 5

Södertörnskommunerna ifrågasätter formuleringen att stomnätet ”i största utsträckning” ska ligga fast. Självklart ska en utpekad stomlinje ha lång livslängd. Det finns stora behov av utvidgning av stomnätet inom Södertörn såväl mellan stadskärnorna som mellan olika tätorter och närmaste stadskärna. De framtidsscenarior som presenteras i RUF2050-samrådet har som en beståndsdel att framtida bebyggelseutveckling ska ske i stomtrafiknära lägen. För att klara detta krävs ett utvecklat stomnät. Ambitionerna i stomnätetsplanen bör höjas och Södertörnskommunerna ser behov att ett utvecklat och tätare stomnät på Södertörn än vad planen pekar ut.

Södertörnskommunerna anser att det för att stärka stomnätets roll ska tillskapas attraktiva resecentra i alla regionala stadskärnor, det ligger väl i linje med stomnätetsstrategins inriktning om attraktiva bytespunkter vilket vi välkomnar. Vi ser fram mot att gemensamt arbeta för ett genomförande av riktigt attraktiva resecentra i alla regionala stadskärnor.

Södertörnssamarbetets prioriterade kollektivtrafiksatsningar

Tillsammans har södertörnskommunerna analyserat vilka kollektivtrafiksatsningar som vi anser är viktigast vilka är:

- Spårväg syd
- Högklassig bussförbindelse – öst-västlig riktning
- Snabba kollektiva förbindelser på Förbifart Stockholm
- Attraktiva resecentra i alla regionala stadskärnor
- Högklassig bussförbindelse – nord-sydlig riktning
- Regionpendel

För Södertörnskommunerna:

Daniel Dronjak
Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Boel Godner
Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Lennart Kalderén
Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Anna Ljungdell
Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Fredrik Saweståhl
Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö

Meeri Wasberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Bob Wållberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

Ebba Östlin
Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka