

Kommunstyrelsen

## **Yttrande över Region Stockholm - Trafikförvaltningens förslag till kollektivtrafikplan 2050**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår kommunstyrelsen att fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen antar enheten för strategisk stadsutvecklings förslag till remissyttrande enligt bilaga 3.

### **Sammanfattning**

Kollektivtrafikplan 2050 är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling till 2030 och 2050. Planen redovisar hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFSS 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (antaget oktober 2017). Region Stockholms trafikförvaltning har sänt kollektivtrafikplanen på remiss till Nacka kommun, vilken ska besvaras senast 30 september 2021.

Kollektivtrafikplanen ska ge berörda planeringsaktörer en gemensam bild av kollektivtrafiksystemets långsiktiga behov på en övergripande systemnivå. Planen kan på så sätt fungera som underlag till regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess eller den kommunala planläggningsprocessen och i förhandlingar. De åtgärdsförslag som presenteras i kollektivtrafikplanen ger en indikation på vilken trafiklösning som svarar mot ett visst behov. Vilka åtgärder som slutligen genomförs behöver prövas genom fördjupade analyser i samverkan mellan berörda intressenter. De behov som redovisas i planen utgår från utvecklingen i RUFSS 2050 avseende bland annat befolknings- och bebyggelseutveckling.

Kommunen ser fram emot en kontinuerlig och proaktiv dialog med trafikförvaltningen rörande kollektivtrafikens utveckling. Det är angeläget att regionen tillhandahåller en attraktiv, trygg och kapacitetsstark busstrafik både innan och efter tunnelbanans trafikstart. Det gäller alltifrån en förutsägbar trafikering och resenärstrygghet under hela resan till smidiga och få byten samt lättillgänglig resenärsinformation vid störningar med mera. Kollektivtrafikplan 2050 är ett ambitiöst och omfattande dokument som dock är svåröverblickbart. Planen skulle tjäna på att förtydligas och komprimeras för att bli ett mer strategiskt och användbart dokument. Nacka kommun vill förmedla både övergripande och

detaljerade synpunkter rörande bland annat sjötrafiken, föreslagna bussåtgärder och Saltsjöbanan.

## Ärendet

Kollektivtrafikplan 2050 är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling till 2030 och 2050. Planen redovisar hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län (antaget oktober 2017). Region Stockholms trafikförvaltning har sänt kollektivtrafikplanen på remiss vilken ska besvaras senast 30 september 2021.

Kollektivtrafikplanen ska ge berörda planeringsaktörer en gemensam bild av kollektivtrafiksystemets långsiktiga behov på en övergripande systemnivå. Planen kan på så sätt fungera som underlag till regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess eller den kommunala planläggningsprocessen och i förhandlingar. De åtgärdsförslag som presenteras i kollektivtrafikplanen ger en indikation på vilken trafiklösning som svarar mot ett visst behov. Vilka åtgärder som slutligen genomförs behöver prövas genom fördjupade analyser i samverkan mellan berörda intressenter.

De behov som redovisas i planen utgår från utvecklingen i RUFS 2050 avseende bland annat befolknings- och bebyggelseutveckling. Det beskrivs även hur olika framtidsscenarioer kan påverka behoven, exempelvis ökat distansarbete, apropå den påverkan på resandet som pandemin hittills har haft, eller makroekonomiska förändringar. I rapporten redogörs även för de föreslagna åtgärdernas samlade effekter och måluppfyllelse. Ekonomiska avvägningar i förhållande till budgetutrymme görs inte här utan i den efterföljande planeringen, då mer utvecklad kunskap om åtgärders kostnader och nyttor finns tillgänglig.

Planens åtgärder är framtagna för att möta identifierade behov och nå de regionala målen utifrån dagens kunskapsläge. Det kan således finnas alternativa åtgärdsförslag i de fall behoven förändras eller kunskapsläget utvecklas. Planen pekar ut åtgärder som bör utredas vidare. När en fördjupad utredning om åtgärden och dess kostnader och nyttor finns framme, vilket sker inom ramen för strategisk planering och analyser inom regionens åtgärdsvalsprocess, kan en prövning göras om åtgärden ska prioriteras. Prioriteringen sker också utifrån vilken finansiering som kan ordnas.

## Nackas förslag till yttrande

### Övergripande synpunkter

Kollektivtrafikplan 2050 är ett ambitiöst och omfattande dokument som dock är svåröverblickbart. Kollektivtrafikplanen skulle tjäna på att renodlas, förtydligas och komprimeras för att bli ett mer strategiskt övergripande dokument. Det beskrivs om behov, åtgärder till 2030 respektive 2050, olika nivåer 1-3, åtgärder per trafikkoncept med mera. Det är svårt att förstå vilken vikt de olika behoven och förslagen har och därmed vilka

slutsatser man kan dra av dessa. När förslagens genomförbarhet, finansiering och andra ekonomiska aspekter inte berörs överhuvudtaget blir det ännu svårare. Nacka kommun efterfrågar därför nästa steg – nämligen en sektorsutredning för Ostsektorn, som behöver innehålla mer fördjupade, konkreta, lokalt förankrade och genomförbara förslag för kollektivtrafikens utveckling.

Nacka kommun är angelägen om att Region Stockholms trafikförvaltning fortsätter att utveckla samtliga trafiksystem i takt med att befolkningen växer i Nackageografen. Det gäller allt från en förutsägbar trafikering och resenärstrygghet under hela resan till smidiga och få byten samt lättillgänglig resenärsinformation vid störningar med mera. Kommunen förutsätter en kontinuerlig och proaktiv dialog med trafikförvaltningen rörande kollektivtrafikens utveckling – både innan och efter tunnelbanans trafikstart.

Efter 2030 kommer en betydande andel bussresenärer flyttas över till tunnelbanan. Många busslinjer kommer även angöra den planerade bussterminalen för vidare färd med tunnelbanan vid dess slutstation kallad Nacka. Det är av stor vikt att stationen får en fullgod bytesfunktion vid tunnelbanans trafikstart. Vidare är det viktigt att planerade förändringar i kollektivtrafik kommuniceras i god tid med kommunen så att vi hinner vidta erforderliga åtgärder avseende exempelvis framkomlighet i gatunätet och kommunicera det till boende och verksamma i Nacka. Kommunen vill även lyfta fram att den inomregionala samverkan behöver utvecklas mellan förvaltning för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen och vara mer samspelt.

### **Detaljerade synpunkter**

- Nacka anser att ytterligare fördjupningar i sjötrafikens potential bör utredas för att den ska kunna utgöra en större andel av kollektivtrafikresandet i ett 2050-perspektiv. Pågående Sjötrafikutredning del 1 endast behandlar perioden 2025 - 2035.
- Trafikförvaltningen konstaterar att vid ett eventuellt genomförande av Östlig förbindelse är det avgörande att den inkluderar en kapacitetsstark kollektivtrafiklösning. Nacka kommun förordar en busstrafiklösning med stomlinjer till och från olika delar av kommunen, vilka kan erbjuda attraktiva direktresor via Östlig förbindelse
- Föreslagen åtgärd 12 innebär utveckling av radiella expressbussar från Hemmesta, Stavsnäs och Brunn till Slussen. Åtgärden ger förkortade restider från stora delar av Värmdö kommun till centrala Stockholm samt avlastar ett trängselutsatt vägnät. Nacka kommun anser att en god bytesfunktion med tunnelbanans station Nacka bör säkerställas.
- Föreslagen åtgärd 56 innebär direktbusstrafik från Orminge och Värmdö via Södra länken till Gullmarsplan och Slakthusområdet. Åtgärden ger underlag för stärkt kollektivtrafik mellan ostsektorn och södra delen av regioncentrum. Nacka kommun anser att en god bytesfunktion med tunnelbanans station Nacka bör säkerställas.

- Föreslagen åtgärd 77 är en förlängning och hopkoppling av Spårväg Syd och Tvärbanan mellan Älvsjö – Gullmarsplan till Nacka. Det är dock otydligt vad trafikförvaltningen faktiskt föreslår. Såsom Nacka kommun framfört i arbetet med åtgärdsvalsanalys stomlinje Söderort-Nacka, är det varken önskvärt eller realistiskt med spår i Värmdövägen och/eller ytterligare en spårtunnel som går parallellt med tunnelbanan på sträckan Järla-Nacka. Detta förslag bör därför strykas. Slutsatserna i åtgärdsvalsanalys stomlinje Söderort-Nacka är att trafikering bör ske med buss från Sickla vidare österut och det är också den lösning som kommunen vill se.
- Föreslagen åtgärd 84 identifierar att utredningsbehov för ny eller ombyggd depå för Saltsjöbanans fordon bör övervägas för år 2030. Depån föreslås kunna rymma plats för delar av tvärbanans vagnar vid samtrafikering. Det är angeläget att depåbehovet utreds i nära samverkan med Nacka kommun. Resonemanget kring samtrafikering av Tvärbanan och Saltsjöbanan är inget som Nacka kommun förespråkar överhuvudtaget och önskar därför att trafikförvaltningen förklarar detta.
- Kollektivtrafikplanen föreslår två trafikkoncept - åtgärder bortom 2050 med en förlängd Roslagsbana; dels sträckningen City-Slussen-Sickla-Orminge-Värmdö, dels City-Slussen-Sickla-Älta-Tyresö C. Banan skulle kunna utnyttja Saltsjöbanans infrastruktur mellan Slussen och Nacka avseende den första sträckningen samt mellan Slussen och Sickla i den andra sträckningen, för att sedan vika av söderut mot Älta. Nacka kommun anser att båda förslagen bör strykas då de förefaller vara orealistiska. Förslagen förutsätter spårreservat genom Nacka - vilket inte är önskvärt, då det ger upphov till kraftiga landskapsbarriärer och ianspråktagande av attraktiv mark. Ett genomförande skulle försämra ekologiska och rekreativa naturvärden påtagligt samt hämma Nackas utveckling negativt. Kommunen uppmanar trafikförvaltningen att undersöka alternativa lösningar för att möta behoven bortom 2050.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Det är av stor vikt att det med Nackas tillväxt följer en god kollektivtrafikförsörjning som erbjuder turtät, trygg och kapacitetsstark trafik i ett 2050-perspektiv. Beslut om att anta remisstyran över kollektivtrafikplan 2050 har inga direkta ekonomiska konsekvenser.

## **Konsekvenser för barn**

Det är av stor vikt att barn och ungdomar ges goda möjligheter att resa kollektivt till framförallt skola och fritidsaktiviteter nu och i framtiden. Beslut om att anta yttrandet över kollektivtrafikplan 2050 har inga direkta konsekvenser för barn.

## **Bilagor**

1. Kollektivtrafikplan 2050 Remissiv, Region Stockholm - Trafikförvaltningen
2. Kollektivtrafikplan 2050 Remisshandling, Region Stockholm - Trafikförvaltningen
3. Förslag till remisstyran, Enheten för strategisk stadsutveckling



Charlotte Persson  
Enhetschef  
Enheten för strategisk stadsutveckling

Henrik Svensson  
Översiktsplanerare  
Enheten för strategisk stadsutveckling