

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-07

Ärende
TN 2026-00277

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Mottagare
Trafiknämnden
2026-02-18

Beslut om yttrande över samrådsförslag för Översiktsplan för Salems kommun

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

- Remiss avseende samråd för Översiktsplan Salems kommun 2060 besvaras med hänvisning till vad som anges i trafikförvaltningens tjänsteutlåtande.

Sammanfattning

Översiktsplanen beskriver kommunens långsiktiga målsättningar för mark- och vattenanvändningen med målår 2060. Trafikförvaltningen anser att samrådshandlingarna inte tillhandahåller ett tillräckligt stöd för att säkerställa möjligheterna till en god kollektivtrafik. Planen har en uttalad intention att förlägga tät bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen men däremot saknas en prioritering av bebyggelseområden som stödjer att kollektivtrafikens funktion och attraktivitet kan säkras genom gedigna resenärsunderlag. Likväl prioriterar översiktsplanen inte mellan olika trafikslag och därmed inte heller kollektivtrafikens framkomlighet framför bilens. Trafikförvaltningen anser att översiktsplanen behöver kompletteras med en beskrivning av kollektivtrafiksystemets infrastruktur i sin helhet, inklusive bussterminalen i Rönninge. Inriktningen att utveckla i kollektivtrafiknära lägen behöver kompletteras med strategier för hur detta ska säkerställas i detaljplaneprocesser samt med resonemang kring kommunens rådighet över kollektivtrafikens förutsättningar.

Bakgrund

Region Stockholm, rotel II Klimat- och skärgårdsroteln, har översänt samrådsförslag av Översiktsplan Salems kommun 2060 till trafiknämnden för yttrande. Salem kommuns gällande översiktsplan antogs år 2018 och kommunen har tagit fram ett förslag till ny översiktsplan: *Översiktsplan Salems kommun 2060*. Planen beskriver kommunens långsiktiga målsättningar för mark- och vattenanvändningen med målför 2060. Befolkningsprognosen och den nedbrutna målbilden tar dock sikte på år 2035. Översiktsplanen ska vägleda den långsiktiga planeringen och bland annat ge en gemensam inriktning för kommunens samhällsbyggande på lång sikt. Planen är huvudsakligen utformad för att läsas genom en interaktiv karta på webben.

Salem är länets tredje minsta kommun med cirka 17 500 invånare och enligt kommunens befolkningsprognos kommer antalet invånare vara cirka 19 700 år 2035. Salem är en av de kommuner i regionen (tillsammans med Danderyd) vars invånare gör flest antal resor per dag: i snitt 2,3 resor. Av dessa görs cirka 30 procent med kollektivtrafiken – på vardagar är kollektivtrafikandelen något högre än på helgen.¹

En stor del av Salems kommun består av skogsmark eller jordbruksmark med gles bebyggelse. De tätorter där bebyggelsen har tätare karaktär utgörs huvudsakligen av Salem och Rönninge. Tätorterna ingår i den bebyggelsestruktur som enligt den regionala utvecklingsplanen, RUF 2050², ska prioriteras för bebyggelseutveckling. Den regionala kollektivtrafiken i kommunen består av pendeltåg och buss. Pendeltågssystemet i kommunen omfattar Rönninge station och förbinder kommunen söderut till Södertälje och vidare till Gnesta, samt norrut till centrala Stockholm, Uppsala och Märsta. Busstrafiksystemet kopplar ihop kommunens delar och ansluter till angränsande kommuner.

¹ Region Stockholm (2025). Resvaneundersökning för Stockholmsregionen 2024, diarienummer: TN 2025-0183.

² Region Stockholm (2018) Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUF 2050. Rapport 2018:10

Förvaltningens förslag och motivering*Generellt*

Trafikförvaltningen välkomnar inriktningen att tät bebyggelseutveckling i huvudsak ska ske i närhet av befintlig kollektivtrafik men anser att planen inte ger stöd för att den typen av utveckling prioriteras. Dels saknas en prioritering av bebyggelseområden som stödjer att kollektivtrafikens funktion och attraktivitet kan säkras genom gedigna resenärsunderlag, dels saknas en prioritering av hållbara trafikslag och därmed kollektivtrafikens framkomlighet framför bilens. Det är viktigt att den framtida bebyggelseutvecklingen planeras utan att skapa konflikter med kollektivtrafikens ytor. Trafikförvaltningen anser att planförslaget med fördel kan kompletteras med beskrivningar av kollektivtrafikutrymmen och att dessa ska bevakas och säkras i detaljplaneprocesser.

Översiktsplanen gör ingen prioritering mellan olika trafikslag och lyfter särskilt att bilens starka fäste i kommunen ska bevaras. Trafikförvaltningen vill framföra vikten av att hållbara trafikslag – i ordningen gång, cykel och kollektivtrafik – fortsatt provas i längsta möjliga mån framför bilen för att minska utsläppen av växthusgaser. Bilar, oavsett drivmedel, bidrar till fortsatt trängsel i gaturummet, som är en av de stora utmaningarna i regionen. Transporter som gång, cykel och kollektivtrafik är mer yteffektiva och kan kompletteras med andra mobilitetslösningar vid behov, där bilen kan vara ett av alternativen.

Trafikförvaltningen är positiv till att översiktsplanen lyfter kollektivtrafiksystemet som en helhet och inte separata system för trafikslagen pendeltåg respektive buss. I kollektivtrafikresor ingår även vägen till och från hållplatser, i början och slutet av resan, samt byten. Det är viktigt att hela resan-perspektivet beaktas och att gång- och cykelvägar till kollektivtrafiken utformas trygga, gena och tillgängliga.

Utbyggnadsområden och strategier

Planen anger att den stora majoriteten av kommunens tillkommande bostäder kommer byggas i anslutning till tätorterna söder om motorvägen och att en högre exploateringsgrad kan tillåtas på platser där det är närmre till kollektivtrafik och service. Planen möjliggör för bebyggelse även på de platser där det är längre till dessa funktioner och strategierna för bebyggelsen ger inte stöd för att undvika utspridd bebyggelse. För att planera en attraktiv

kollektivtrafik behöver bebyggelsen prioriteras till kollektivtrafiknära lägen eller för en täthet som uppfyller trafikförvaltningens riktlinjer för ny kollektivtrafik. Trafikförvaltningens Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län (RiPlan)³ ska följas och en tidig dialog bör föras med trafikförvaltningen.

Den tillkommande bebyggelsen presenteras i översiktsplanen genom utbyggnadsområden, där bebyggelse bedöms lämpa sig väl, och utredningsområden, där områdets lämplighet för utbyggnad föreslås utredas. Trafikförvaltningen är positiv till översiktsplanens intentioner att utveckla och förtäta i de utpekade utvecklingsområdena. Inriktningen är i linje med den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050⁴, och områdena har redan idag god tillgång till kollektivtrafik. Trafikförvaltningen anser att bebyggelseutvecklingen ska följa intentionerna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen och att bebyggelselägen nära befintlig kollektivtrafik ska prioriteras.

Det är viktigt att acceptabla gångavstånd till kollektivtrafiken beaktas vid lokalisering av ny bebyggelse och att utvecklingsmöjligheter diskuteras med trafikförvaltningen i ett tidigt skede för att säkerställa kollektivtrafikförsörjning på ett bra och kostnadseffektivt sätt. Särskilt beaktande av korta gångavstånd bör gälla vid planering av målpunkter som riktar sig till exempelvis barn och äldre.

Stationer, bussterminaler och bytespunkter

Trafikförvaltningen är positiv till att översiktsplanen pekar ut pendeltågsstationen i Rönninge och anser att även bussterminalen i Rönninge ska synas i kartmaterialet. Bussterminalen kan med fördel beskrivas i text där dess vikt i kollektivtrafiksystemet som helhet framgår. Kommunen bör också redogöra för hur man ser på terminalens framtid i relation till kommunens övriga utveckling.

Översiktsplanen lyfter ett behov av omdaningar vid Rönninge station dels för stationsbyggnaden, dels för plattformar och spår. Trafikförvaltningen bedriver

³ Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län (RiPlan). Diarienummer: SL-S-419761

⁴ Region Stockholm (2018) Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFS 2050. Rapport 2018:10

pendeltågstrafik och förvaltar stationen i Rönninge men är inte anläggnings- eller fastighetsägare. Eventuella förändringar av spår och plattformar behöver hanteras inom gängse processer via Trafikverket.

Pendeltågsstationen i Rönninge har cirka 2 500 resenärer per dygn och 450 resenärer per maxtimme. Det är trafikförvaltningens bedömning att kraven för kapacitet uppfylls och att trängsel inte förekommer i dagsläget. Mot bakgrund av detta föreligger heller inget behov av en ny entré, vilket förslås i planen. För att bedöma behov av utveckling framgent finns trafikförvaltningens riktlinjer som stöd och i takt med att kommunen växer kan nya bedömningar göras. I det fall omdaningar för stationen planeras kan tillgängligheten för stationen ses över men även denna bedöms i dagsläget uppfylla de krav som ställs av trafikförvaltningen.

Busstrafik

Översiktsplanen uttrycker ett behov av att busstrafiken på sikt kan tjäna mer regionala syften. Trafikförvaltningen anser att kollektivtrafikens regionala funktion i huvudsak utgörs och ska utgöras av pendeltågstrafiken och huruvida busstrafiken kan och bör komplettera pendeltåget i detta avseende, samt för att nå andra målpunkter, behöver utredas.

Översiktsplanen föreslår förändringar till mer stadsmässiga kvaliteter för vissa områden vilket innebär att gator som trafikeras med buss planeras inrymma fler och nya funktioner. Trafikförvaltningen är positiv till att kommunen knyts samman bättre och får trivsammare miljöer men ser även utmaningar med att gator som trafikeras av buss får en mer tätbebyggd karaktär. Det är ytterst viktigt att omvandlingarna beaktar och omhändertar framkomligheten för busstrafiken.

Trafikförvaltningen anser att översiktsplanen behöver kompletteras med konkreta planer för hur busstrafikens ytbehov ska säkerställas i takt med att kommunen växer. I och med att översiktsplanen inte prioriterar mellan olika trafikslag saknas en viktig pusselbit för riktningen av den framtida planeringen. Kommunen har som väghållare rådighet över förutsättningarna för regionens möjlighet att bedriva attraktiv och resurseffektiv busstrafik i enlighet med de

målsättningar som läggs fast i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet⁵. För att på bästa sätt möjliggöra för busstrafiken i kommunen ska trafikförvaltningens Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiGata-Buss)⁶ respektive Riktlinjer Utformning av terminaler (RiTerm)⁷ följas.

Ekonomiska konsekvenser

Förslag till beslut innebär inga/oförändrade ekonomiska konsekvenser.

Riskbedömning

Förslag till beslut innebär inga/oförändrade risker.

Säkerhetskonskvenser

Förslag till beslut innebär inga/oförändrade säkerhetskonskvenser.

Konskvenser för miljön

Genom att trafiknämnden bevakar kollektivtrafikens intressen och tydliggör för Salems kommun hur en större kollektivtrafikandel kan uppnås, kan beslutet på sikt innebära positiva konskvenser för miljön.

Sociala konskvenser

Genom att trafiknämnden bevakar kollektivtrafikens intressen i den kommunala planeringen kan dess roll förstärkas och innebära positiva sociala effekter. En god, tillgänglig och robust kollektivtrafik innebär en stärkt regional tillgänglighet, oavsett resenär.

Förslag till beslut innebär inga/oförändrade konskvenser för personer med funktionsnedsättning.

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande

⁵ Region Stockholm (2024) Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035. Beslutad av regionfullmäktige, den 10 september 2024.

⁶ Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiGata-Buss). Diarienummer: TN-S-2094363

⁷ Riktlinjer Utformning av terminaler (RiTerm). Diarienummer: SL-S-419821

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-01-07

Ärende
TN 2026-0027

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- TN 2026-02-18 Bilaga Samrådshandling Översiktsplan för Salems kommun 2060
- TN 2026-02-18 Bilaga Kartdel Samrådshandling Översiktsplan för Salems kommun 2060

Skickas till

Regionledningskontoret

Erik Norling
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling