Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

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

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-10-06

Trafiknämnden
2010-10-19, punkt 11

Ärende
TN 2021-0447

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över motion (2021:16) av Anna Sehlin och Maria Mustonen om förbättrad transportinfrastruktur på Södertörn

Ärendebeskrivning

Motionen föreslår att uppdra åt trafiknämnden att ta fram underlag för hur utbyggnad av dubbelspår och eventuellt godsspår kan påverka och fungera och underlätta för pendeltågstrafiken på Nynäsbanan samt att utreda förlängningen av Spårväg Syd till Haninge. Därutöver föreslår motionen att uppdra åt tillväxt- och regionplanenämnden att utreda hur regionala sjöfartslösningar kan främjas i regionplanearbetet samt föreslår att regionstyrelsen hemställer till regeringen att påbörja ett utredningsarbete kring ökad kapacitet på Nynäsbanan för gods.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt Motion (2021:16) av Anna Sehlin och Maria Mustonen (V) om förbättrad transportinfrastruktur på Södertörn, daterad 2021-03-23.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionstyrelsens förvaltning.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-10-06

Ärende
TN 2021-0447

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Underlag för hur utbyggnad av dubbelspår och eventuellt godsspår kan påverka och fungera och underlätta för pendeltågstrafiken på Nynäsbanan

Nynäsbanan är idag dubbelspårig på delen mellan Älvsjö och Hemfosa, medan delen mellan Hemfosa och Nynäshamn är enkelspårig med mötesstationer i Segersäng, Ösmo och Nynäsgård.

Behovet av utveckling av kollektivtrafiken i sydostsektorn har analyserats inom ramen för det pågående arbetet med Kollektivtrafikplan 2050 (TN 2014-0777). Med beslutade åtgärder kommer kapacitetsbrist att råda för busstrafiklösningen in mot Gullmarsplan samtidigt som behov finns att utöka pendeltågstrafiken på Nynäsbanan. I planens remisshandling (utskickad 2021-05-25) föreslås ett indikativt trafikupplägg för pendeltågstrafiken på Nynäsbanan till år 2030 med 8 tåg i timmen på delen mellan Älvsjö-Västerhaninge och 4 tåg i timmen på delen mellan Västerhaninge-Nynäshamn. För busstrafiklösningen in mot Gullmarsplan finns ett behov av att studera kapaciteten för kollektivtrafikförsörjningen i hela sydostsektorn.

I åtgärdsvalsstudien ”Utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm” (TRV 2017/101544) som färdigställdes år 2020 av trafikförvaltningen och Trafikverket utreddes bland annat de infrastrukturella behoven för framtida pendeltågs- och godstrafik på Nynäsbanan. I studien identifierades ett behov av att utreda kapacitetsförstärkning av Nynäsbanan, för att inte utvecklingen av pendeltågstrafiken ska riskera att tränga undan framtida ökande behov av godstrafik på banan. I studien konstateras att Nynäsbanan idag har möjlighet att hantera godstrafik tillsammans med halvtimmestrafik för pendeltågen, men att det krävs kapacitetshöjande åtgärder i infrastrukturen för att kunna trafikera banan med mer än 3 pendeltåg per timme i båda riktningar.

I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för väg 73 (TRV 2017/69446) konstateras att det inte går att bygga bort kapacitets- och trängselproblemen på vägen. Tillkommande resande behöver tillgodoses genom kollektivtrafik och då främst på Nynäsbanan, eftersom det finns en begränsad kapacitet i busstrafiken. Åtgärdsvalsstudien rekommenderar att förstärkt kollektivtrafik i sektorn utreds

Det finns flera studier som rekommenderar vidare utredning av kapacitetsstark kollektivtrafik i sydostsektorn. För att kunna genomföra en sådan systemutredning behöver Region Stockholm, berörda kommuner och Trafikverket samverka och ha ett gemensamt uppdrag. Behovet finns i Trafikverkets åtgärdsbank, men det finns ingen tidplan för när studien ska påbörjas. Inom trafikförvaltningen finns behovet identifierat, men något uppdrag finns i dagsläget inte. Södertörnskommunerna har i pågående åtgärdsplanering inför kommande transportinfrastrukturplaner framfört önskemål om att motsvarande genomförs.

Utredning av en förlängning av Spårväg Syd till Haninge

Planeringen för en utbyggnad av Spårväg Syd mellan Älvsjö-Skärholmen-Flemingsberg pågår för närvarande. Motionen önskar att en förlängning av den planerade utbyggnaden till Flemingsberg vidare till Haninge ska utredas.

Inom arbetet med Kollektivtrafikplan 2050 har behov av ökad kapacitet och förkortade restider i länet till 2030 och 2050 analyserats på en övergripande systemnivå.

Resultatet av analyserna visar att det i nämnda tidsperspektiv inte finns behov av en spårväg i kopplingen mellan de regionala stadskärnorna i Flemingsberg och Haninge, utan att en förbättrad kollektivtrafik i relationen lämpligen bör utvecklas genom en förbättrad stombusstrafik med högre turtäthet och kortare restider än idag. En sådan stombusslinje har antagits trafikera en framtida Tvärförbindelse Södertörn och kunna dra nytta av de förkortade restider som vägprojektet medför. Det förutsätter emellertid att kollektivtrafikens behov av gena kopplingar till bytespunkter beaktas i utformningen av Tvärförbindelse Södertörn.

Främja regionala sjöfartslösningar i regionplanearbetet

Frågan om att främja regionala sjöfartslösningar i regionplanearbetet ligger hos Tillväxt- och regionplanenämnden. Trafikförvaltningen vill dock informera om de omfattande utredningar för utveckling av sjötrafiken som pågår inom trafikförvaltningen. Dels finns en pågående sjötrafikutredning och dels kommer

en tonnageutredning att genomföras 2021-22. Resultaten från dessa två utredningar bör beaktas inom regionplanearbetet.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Bilaga: Motion (2021:16) av Anna Sehlin och Maria Mustonen (V) om förbättrad transportinfrastruktur på Södertörn

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-10-06

Ärende
TN 2021-0447

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

RS 2021-0300

Motion 2021:16

Region Stockholm

Region Stockholm
2021-03-23

Motion av Anna Sehlin och Maria Mustonen (V) om förbättrad transportinfrastruktur på Södertörn

Transportsektorns koldioxidutsläpp står för cirka hälften av länets klimatpåverkan. För att minska transportsektorns klimatpåverkan behöver fler bilresor ersättas med kollektivtrafik och fler godstransporter behöver flyttas över från väg till järnväg och sjöfart. Ett område i regionen där trafiksituationen är och kommer att bli ansträngd är Södertörn.

Tyvärr gick utvecklingen, redan innan Covid-19 pandemin, åt fel håll. Trängseln på länets större bilvägar ökar. Under rusningstid på morgon och eftermiddag är det utbredd trängsel och trängsel förekommer under allt längre tidsperioder på vägsträckor som exempelvis Södra länken. Viss trängsel förekommer även på helger, men är begränsad i omfattning. Detta visar regionens egen Mobilitets- och trafikutvecklingsrapport 2019. Godstransporter fastnar också i bilköer och tunga lastbilar belastar vägarna och sliter ner vägbanan vilket leder till reparationer och avstängningar som i sin tur leder till fler köer.

För oss i Vänsterpartiet är det självklart att vi på kommunal, regional och statlig nivå behöver planera och bygga en infrastruktur som leder till att utsläppen från transportsektorn minskar. Vi behöver även av resursskäl, både materiella och ekonomiska, underhålla och förstärka den infrastruktur vi har innan vi bygger nytt. Den nya infrastrukturen som vi bygger ska vara för kollektivtrafik, gång och cykel samt för hållbara godstransporter.

Tyvärr går utvecklingen åt fel håll även där. När Trafikverket skickar ut inriktningsunderlaget för den långsiktiga transportinfrastrukturplaneringen på remiss så höjs de mest samstämmiga rösterna, från kommun och region kring nya motorvägar, ny motorvägspassage över Södertälje kanal och fler körfält på E4/E20.

I maj 2020 öppnades den nya containerhamnen i Norvik och i november 2020 roro-terminalen på samma plats. Även om det just nu under pandemin inte är så stora godsflöden är planen att dessa ska öka kommande år. De flesta politiska partier har varit för hamnen i Norvik då placeringen leder till kortare avstånd till öppet hav än andra hamnar på östkusten. Ett djup på 16,5 meter gör att hamnen i Norvik kan ta emot de största fartygen som går in i Östersjön. Dessutom finns motorväg och järnväg i anslutning till hamnen. Däremot har inget parti fullt ut tagit ansvar för att transporterna från Norvik ska fungera på ett miljö- och klimatsmart sätt.

Förutom väg 73 där stora investeringar lagts så är vägarna kring Norvik inte anpassade för tung trafik. Väg 225 som är den genaste vägen om godset ska söderut mot t ex Södertälje är inte alls en lämplig väg för tunga lastbilar, inte ens busstrafiken kan köra helt säkert där och risken för boende och oskyddade trafikanter att bli påkörda är mycket stor.

De flesta politiska partier vill lösa transportfrågan från Norvik genom att bygga tvärförbindelse Södertörn, en ny motorväg mellan väg 73 vid trafikplats Jordbro i Haninge kommun och E4/E20 vid Vårby backe i Kungens kurva. I uppdraget ingår också att bredda väg E4/E20 och bygga en helt ny bro i Fittja, eftersom den nuvarande Vårbybron inte kommer att räcka till när de nya vägarna Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm möts i området. Till viss del följer Tvärförbindelse Södertörn nuvarande väg 259 som är en av länets mest olycksdrabbade sträckor men Tvärförbindelse Södertörn är en helt ny väg och kostar därefter, runt 10 miljarder, varav ungefär hälften finansieras i nuvarande plan. Tvärförbindelse Södertörn är ett utpekat projekt i regeringens nationella plan för infrastruktur, som presenterades våren 2018. Pengarna i den nu gällande planen räcker för att driva projektet framåt samt starta bygget men det krävs att vägen även prioriteras i kommande nationella plan för infrastruktur för att den ska få full finansiering.

Ett alternativ till en ny motorväg genom känsliga naturområden är att köra gods med tåg från Norvik. I juni 2020 körde Green Cargo det första tåget via det nybyggda industrispåret till Stockholm Norvik Hamn. Stockholms Hamnar har byggt drygt fyra kilometer industrispår för att koppla samman den nya hamnen med järnvägsnätet på Nynäsbanan, en investering på 800 miljoner kronor. Nynäsbanan har också rustats upp med partiella dubbelspår och mötesspår för robustare och säkrare pendeltågstrafik. Bullerskyddande åtgärder görs för att kunna utöka godstransporterna på banan. Men, det skulle behöva satsas mer på Nynäsbanan och på omlastningsterminaler i dess närhet samt ökad kapacitet på stambanan för att kunna köra tåg vidare på järnvägsnätet. Det kommer kräva investeringar men i jämförelse med Tvärförbindelse Södertörns 10 miljarder är dessa investeringar blygsamma. Dessutom skulle en satsning på storskalig godstransport via tåg ge just de klimat- och miljöfördelar som vi efterlyser inledningsvis. Dubbelspår till Nynäshamn skulle även skapa bättre förutsättningar för att utveckla pendeltågstrafiken på Södertörn.

Ett annat alternativ för godstrafiken till och från Norvik i stället för Tvärförbindelse Södertörn är utveckling av regional sjöfart, vilket kan göras till en stor del med befintlig infrastruktur i Mälaren och i skärgården. Det finns några initiativ för att transportera gods med sjöfart mellan Norvik och Västerås, och potential finns även för andra rutter. De nya klimatsmarta

transportlösningarna behöver främjas med lämpliga styrmedel på kommunal, regional och statlig nivå.

En välfungerande kollektivtrafik är förutsättningen för klimatomställningen. Därför är Spårväg Syd en viktig investering som tyvärr ligger långt fram i tiden. Att förlänga Spårväg Syd till Haninge skulle minska efterfrågan av biltransporter på Södertörn och behöver därför utredas.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås regionfullmäktige besluta

att regionstyrelsens hemställer till regeringen att påbörja ett utredningsarbete kring ökad kapacitet på Nynäsbanan för gods

att uppdra åt trafiknämnden att ta fram underlag för hur utbyggnad av dubbelspår och eventuellt godsspår kan påverka och fungera och underlätta för pendeltågstrafiken på Nynäsbanan

att uppdra tillväxt- och regionplanenämnden att utreda hur regionala sjöfartslösningar kan främjas i regionplanearbetet

att uppdra trafiknämnden att utreda förlängningen av Spårväg Syd till Haninge.

Anna Sehlin (V) Maria Mustonen (V)