Regionledningskontoret
Josefin Årevall

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-10-05

KHN 2021-0012

Klimat- och
hållbarhetsnämnden

Yttrande över motion 2021:16 av Anna Sehlin och Maria Mustonen (V)

Regionledningskontorets förslag till beslut

Klimat- och hållbarhetsnämnden beslutar följande.

> Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör klimat- och hållbarhetsnämndens yttrande till regionstyrelsen över motion 2021:16 av Anna Sehlin och Maria Mustonen (V).

Sammanfattning

Klimat- och hållbarhetsnämnden har av regionstyrelsen beretts möjlighet att yttra sig över motion 2021:16 av Anna Sehlin och Maria Mustonen (V) om förbättrad transportinfrastruktur på Södertörn.

Yttrandet utgår från ett samlat regionalt perspektiv gällande miljö, klimat och social hållbarhet samt ansvar för regionalt klimatarbete genom klimatfärdplanen. Regionledningskontoret har under beredningen inhämtat synpunkter från trafikförvaltningen om de delar av motionen som rör trafiknämndens uppdrag.

Regionledningskontorets bedömning är att utredningar av ökad gods- och pendeltågskapacitet redan har omhändertagits inom trafiknämndens uppdrag. Detta har skett bland annat genom åtgärdsvalsstudien ”Utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm” (TRV 2017/101544) vilken färdigställdes 2020. Utredningen utreder kapacitetsförstärkning av Nynäsbanan för att inte utvecklingen av pendeltågstrafiken ska riskera att tränga undan framtida behov av godstrafik på banan. Regionledningskontoret anser inte att det krävs ett särskilt utredningsarbete för hur sjöfartslösningar kan främjas i regionplanearbetet, utan bedömer att detta redan utretts i arbetet med Godsstrategi för Stockholms län (LS 2017-1614).

Regionledningskontorets bedömning är att det inte behövs ytterligare utredningar än de som redan pågår för kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Haninge och andra regionala stadskärnor.

Bakgrund
Klimat- och hållbarhetsnämnden har av regionstyrelsen beretts möjlighet att yttra sig över motion 2021:16 av Anna Sehlin och Maria Mustonen (V) angående förslag som syftar till att förbättra transportinfrastrukturen för tåg, sjöfart och spårväg på Södertörn.

Yttrandet utgår från ett samlat regionalt perspektiv gällande miljö, klimat och social hållbarhet samt ansvar för regionalt klimatarbete genom klimatfärdplanen. Regionledningskontoret har under beredningen inhämtat synpunkter från trafikförvaltningen om de delar av motionen som rör trafiknämndens uppdrag.

Motionärerna föreslår ett antal uppdrag om fördjupade utredningar gällande transportinfrastruktur på Södertörn för att genom dessa minska transportsektorns totala klimatpåverkan i länet. Enligt motionens förslag skulle en utredning av förlängning av Spårväg Syd till Haninge, för att flytta över resor från bil till kollektivtrafik, behöva genomföras. Motionärerna föreslår vidare en utredning av ökad kapacitet på Nynäsbanan för att kunna flytta över godstransport från väg till järnväg samt att sjöfartsperspektivet generellt ska utökas i regionplanearbetet.

Klimat- och hållbarhetsnämndens yttrande

Utredning av ökad godskapacitet på Nynäsbanan
Regionledningskontorets bedömning är att utredningar av ökad gods- och pendeltågskapacitet redan har omhändertagits inom trafiknämndens uppdrag. Detta har skett bland annat genom åtgärdsvalsstudien ”Utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm” (TRV 2017/101544) vilken färdigställdes 2020. Utredningen utreder kapacitetsförstärkning av Nynäsbanan för att inte utvecklingen av pendeltågstrafiken ska riskera att tränga undan framtida behov av godstrafik på banan.

På Nynäsbanan har investeringar genomförts för att förbättra möjligheten att köra gods på järnvägen till och från Norviks hamn. Stockholms Hamnar har byggt drygt fyra kilometer industrispår för att koppla samman den nya hamnen med järnvägsnätet på Nynäsbanan. Banan har också rustats med partiella dubbelspår och mötesspår för robustare och säkrare pendeltågstrafik. Bullerskyddande åtgärder på järnvägen, vilka delvis medfinansieras av Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018-2029 (RS 2019-0868), kommer att genomföras inom de närmaste åren för att kunna utöka godstransporterna.

Främjande av regionala sjöfartslösningar i regionplaneringen
Regionledningskontoret anser inte att det krävs ett särskilt utredningsarbete för hur sjöfartslösningar kan främjas i regionplanearbetet, utan bedömer att detta redan utretts i arbetet med Godsstrategi för Stockholms län (LS 2017-1614).

I Godsstrategi för Stockholms län beskrivs olika strategiska inriktningar för att nå målen i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2050) (LS 2015-0084). För att säkerställa godsinfrastruktur i hela länet framgår det i godsstrategin att planeringsunderlag om strategiska kajlägen för inlandssjöfart inklusive kajer i stadsmiljö ska tas fram.

Förlängning av Spårväg Syd till Haninge
Det pågår ett flertal utredningar om hur tvärförbindelser till Haninge ska utvecklas, bland annat inom Kollektivtrafikplan 2050. Flera nya stombusslinjer planeras för att tillgängligheten ska öka till de andra regionala stadskärnorna. Regionledningskontorets bedömning är att ytterligare uppstart av utredningar med samma syfte inte är resurseffektivt.

Haninge centrum är utpekad som en regional stadskärna i RUFS 2050 och bedöms vara en viktig nod för sitt omland i sydöstra Södertörn. Tillgängligheten med hållbara transportmedel är relativt god till den centrala regionkärnan.

Ekonomiska konsekvenser
Beslut enligt regionledningskontorets förslag innebär inte några ytterligare kostnader. Om fullmäktige däremot skulle besluta om ytterligare uppdrag inom området i enlighet med motionärernas förslag krävs det att fullmäktige även beslutar om finansiering av de ökade kostnaderna.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

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

Beslutsexpediering

1. Regionstyrelsen

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2021-10-05

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)