Stockholms läns landsting

FÖRSLAG 2015:24

LS 1402-0228

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Motion 2014:5 av Gunilla Roxby Cromvall m.fl. (V) om pendeltågsstation i Rågsved

§ 51
Motion 2014:5 av Gunilla Roxby Cromvall m.fl. (V) om pendeltågsstation i Rågsved
LS 1402-0228

Ärendebeskrivning

Gunilla Roxby Cromvall m.fl. (V) har lämnat en motion om pendeltågsstation i Rågsved.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 6 februari 2015
Motion 2014:5
Trafiknämndens protokollsutdrag den 3 februari 2015 med V-ledamotens muntliga reservation
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 22 januari 2015

Förslag och yrkande

På sammanträdet föreligger landstingsrådsberedningens förslag i skrivelse den 18 februari 2015.

Följande yrkanden framförs:
Bifall till landstingsrådsberedningens förslag att föreslå landstingsfullmäktige besluta
att anse motionen besvarad.

Bifall, från V-ledamoten, till Vänsterpartiets förslag att föreslå landstingsfullmäktige besluta
att bifalla motionen

Proposition

Ordföranden frågar på vart och ett av de framställda yrkandena och finner att landstingsstyrelsen bifaller landstingsrådsberedningens förslag.

Landstingsstyrelsens beslut

Landstingsstyrelsen beslutar enligt landstingsrådsberedningens förslag föreslå landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Reservation
Gunilla Roxby Cromvall (V) reserverar sig muntligt mot beslutet till förmån för Vänsterpartiets förslag.

Stockholms läns landsting

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2015-02-18

LS 1402-0228

Landstingsstyrelsen

Motion 2014:5 av Gunilla Roxby Cromvall (V) m.fl. om pendeltågsstation i Rågsved

Föredragande landstingsråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Gunilla Roxby Cromvall (V) m.fl. har lämnat en motion om pendeltågsstation i Rågsved.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Landstingsrådsberedningens motivering

I vår strävan att bygga samman hela Stockholms län är kollektivtrafiken en mycket viktig komponent. Pendeltågens främsta syfte är att tillhandahålla snabba förbindelser mellan de olika delar av Stockholms län som i dag inte nås av bland annat tunnelbane- eller lokalbanenäten. Rågsved omfattas inte av den definitionen utan har i dag goda kommunikationsmöjligheter med tunnelbanans gröna linje. Kommunikationsmöjligheterna kommer bli ännu bättre i och med 2013 års överenskommelse om utbyggd tunnelbana som medför att Hagsätragrenen omkopplas till Blå linje. Det gör det möjligt att i framtiden öka turtätheten på alla tunnelbanans grenar söder om Gullmarsplan. Det skulle förbättra resmöjligheterna från Rågsved till Stockholms innerstad.

Inte heller Trafikverket ser i dag några behov av en pendeltågsstation i Rågsved. Till det ska läggas att varken Trafikverket eller Trafikförvaltningen har utrett hur en eventuell pendeltågsstation skulle försämra de totala restiderna för resenärer på pendeltåget, vilket i allra högsta grad måste påverka ett sådant beslut.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 6 februari 2015
Motion 2014:5
Trafiknämndens protokollsutdrag den 3 februari 2015 med
V-ledamotens muntliga reservation
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 22 januari 2015

Torbjörn Rosdahl

Kristoffer Tamsons

Carl Rydingstam

Landstingsstyrelsens förvaltning
Landstingsdirektörens stab

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-02-06

LS 1402-0228

Landstingsstyrelsen

Ankom
Stockholms läns landsting
2015 -02- 10
Dnr LS 1402-0228
Rotel I

Motion 2014:5 av Gunilla Roxby Cromvall (V) m.fl. om pendeltågsstation i Rågsved

Ärendebeskrivning

Gunilla Roxby Cromvall (V) m.fl. har lämnat en motion om pendeltågsstation i Rågsved.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 6 februari 2015
Motion 2014:5
Trafiknämndens protokollsutdrag den 3 februari 2015 med V-ledamotens muntliga reservation
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 22 januari 2015

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning och bakgrund
Gunilla Roxby Cromvall (V) m.fl. har lämnat en motion i vilken de föreslår att landstingsfullmäktige ska uppdra åt trafiknämnden att inleda en förstudie om en pendeltågsstation i Rågsved. Trafiknämnden har lämnat ett yttrande i vilket det framgår att den planerade utökningen av kollektivtrafiken genom utbyggd tunnelbana och införandet av stomlinjenätet kommer att ge Rågsved en förbättrad tillgänglighet.

Överväganden
I trafiknämndens yttrande framgår att en ny pendeltågsstation i Rågsved skulle öka restiderna med pendeltåg. Den planerade utökningen av kollektivtrafiken genom utbyggd tunnelbana och införande av stomlinjenätet kommer att ge Rågsved en bättre tillgänglighet. Trafiknämnden lyfter fram alternativa system för att förbättra tvärförbindelserna i söderort. Med

en bra utformning kan spårväg eller BRT (BusRapidTransit) ge restider som motsvarar pendeltågens men till en lägre kostnad. Med hänvisning till ovanstående samt trafiknämndens yttrande föreslår förvaltningen att motionen kan anses besvarad.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -02- 18
Dnr. LS1402-0228

2014:5
Rotel III

Stockholms läns landsting
2014-02-18

Motion av Gunilla Roxby Cromvall (V) m.fl. om pendeltågsstation i Rågsved

Idag står över 430 000 i Stockholms stads bostadskö, vilket är en fyrdubbling på tio år. Söderort, som växer mest, har idag 300 000 invånare men år 2030 är prognosen hela 375 000. Behovet av billiga hyresrätter är skriande. Utvecklingen går åt fel håll – andelen hyresrätter minskar kraftigt på bostadsmarknaden och det byggs alltför få billiga hyresrätter. Att bygga i kollektivtrafiknära lägen gör att kollektivtrafikens marknadsandelar ökar och bilberoendet minskar. I söderort behöver kollektivtrafiken både byggas ut och förstärkas – inte minst i tvärled – och det behövs fler omstigningspunkter mellan tunnelbana, pendeltåg och buss.

Idag saknas en pendeltågsstation på den långa sträckan mellan Älvsjö och Farsta Strand. Vänsterpartiet vill att en pendeltågsstation anläggs i Rågsved, med placering strax nordost om pendeltågets passage under Rågsvedsvägen respektive Hagsätralinjens tunnelbana. Med denna station kan de boende i Rågsved och Högdalen få en koppling till pendeltågsnätet. Det relativt korta avståndet till tunnelbanestationerna i Rågsved och Högdalen skulle också innebära en ny omstigningspunkt mellan pendeltåg och tunnelbana.

Idag är området mellan Högdalen och Rågsved en ogästvänlig trafikmiljö som fungerar som en barriär mellan stadsdelarna. Vänsterpartiets vision är att om en pendeltågsstation etableras som binder ihop Högdalen och Rågsved kan området däremellan – "Rågsveds allé" – bebyggas med 630 nya hyresrätter, inklusive student- och ungdomslägenheter, med omgivande grönstråk.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås landstingsfullmäktige besluta

att uppdra åt Trafik~~förvaltningen~~nämnden att inleda förstudie om en pendeltågsstation i Rågsved

Gunilla Roxby Cromvall (V)

Anna Sehlin (V)

Håkan Jörnehed (V)

Birgitta Sevefjord (V)

Bekir Uzunel (V)

Daniel Blomgren (V)

Pia Ortiz-Venegas (V)

~~Catarina Wahlgren (V)~~

Thomas Magnusson (V)

Kerstin Pettersson (V)

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 2/2014

Sammanträdesdatum
2015-02-03

Ankom
Stockholms läns landsting
2015 -02- 09
Dnr LS 1402-0228

Datum för justering: 2015-02-09

Datum för anslag: 2015-02-10

Kristoffer Tamsons (M)
Nanna Wikholm (S)

---

§ 15

Förslag till yttrande över motion 2014:5 av Gunilla Roxby Cromvall m fl (V) om pendeltågsstation i Rågsved
(TN 2014-0319)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande 2015-01-22 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Gunilla Roxby Cromvall (V).

YRKANDEN

1) bifall till förvaltningschefens förslag
2) V-ledamoten yrkade bifall till motion 2014:5

Ordföranden ställde proposition om yrkandena och fann att trafiknämnden bifallit förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att godkänna föreliggande förslag till yttrande samt att översända detsamma till landstingsstyrelsens förvaltning.

RESERVATION

V-ledamoten reserverade sig mot beslutet.

Vid protokollet

Ingela Svanberg Ohlsson

Exp.
Landstyrelsens förvaltning
Registraturen TF

Strategisk Utveckling

Handläggare
Jens Plambeck
+4686861651
Jens.plambeck@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-01-22
Version 1

Trafiknämnden
2015-02-03, punkt 10

Diarienummer
TN 2014-0319

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ankom
Stockholms läns landsting
2015 -02- 09
Dnr. LS 1402-0228

Förslag till yttrande över motion 2014:5 av Gunilla Roxby Cromvall m.fl. (V) om pendeltågsstation i Rågsved

Ärendebeskrivning

Landstingsstyrelsens förvaltning har i remiss av den 15 maj 2014 begärt att trafiknämnden ska yttra sig över motion 2014:5 av Gunilla Roxby Cromvall m.fl. (V) om pendeltågsstation i Rågsved. I motionen pekas bl.a. på behovet av förbättrade tvärförbindelser i söderort, ökad tillgänglighet till Rågsved-Hagsätra, behovet av fler bytespunkter samt behov av fler bostäder i kollektivtrafiknära lägen.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 22 januari 2015.
Motion 2014:5 från Gunilla Roxby Cromvall m.fl. (V) om pendeltågsstation i Rågsved (TN-2014-0319), bilaga 1

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna föreliggande förslag till yttrande samt att översända detsamma till landstingsstyrelsens förvaltning.

Förslag till yttrande

Sammanfattning
Pendeltågen är främst avsedda att ge snabba förbindelser till den delen av Stockholm som ligger utanför tunnelbanans räckvidd och konkurrenskraft. Av det skälet är det olämpligt att anlägga en ytterligare pendeltågsstation i Rågsved. Genom utbyggnaden av tunnelbanan och införandet av stomlinjenätet kommer Rågsved få en förbättrad tillgänglighet. De åtgärderna bör vara kollektivtrafikens bidrag till att stimulera därvarande bostadsbyggande.

Bakgrund
I landstinget finns flera olika trafikslag som bildar ett kollektivtrafiknät. Lite förenklat kan respektive trafikslag vara optimerat att lösa en viss sorts trafikuppgift inom länet och för länsöverskridande resande. Trafikuppgifterna varierar över länets yta vilket ställer olika krav på hur trafikslagen optimeras och utformas. Ibland är en alltför tydlig renodling endast dogmatisk och kontraproduktiv i att möta trafikförsörjningsprogrammets mål för kollektivtrafiken [1]. Därför är en hel del trafiklösningar och trafikslag ändamålsenliga kombinationer i systemet.

För pendeltågen gäller att de är optimerade för att serva Mellankommuner[2] och Yttre kommuner. I området närmast innerstaden gör tågen uppehåll där det finns viktiga knutpunkter och andra regionala målpunkter. Här blir pendeltågen en slags snabbtunnelbana mellan tyngdpunkter i den centrala regionkärnan[3]. Sammantaget ger det en medelhastighet på pendeltågen på ca 60-80 km/h, vilket krävs för att kunna möta konkurrensen från biltrafiken. Kraven på sittplats är även de högre då resorna är längre jämfört med tunnelbanetrafiken.

För tunnelbanan gäller att den är optimerad för området närmast innerstadstaden. I innerstaden gör tågen uppehåll relativt ofta för att erbjuda en bra tillgänglighet. Här blir tunnelbanan ett någorlunda finmaskigt nät för lite längre innerstadsresor i samspel med det ytliggande stomnätet. Sammantaget ger det en medelhastighet på 30-40 km/h vilket är tillfyllest för konkurrensen med biltrafiken. Kraven på sittplats är vidare något lägre eftersom resorna är kortare.

Överväganden
I och med 2013 års överenskommelse om utbyggd tunnelbana kommer Hagsätragrenen att kopplas om från tunnelbanans gröna till tunnelbanans blå linje. I behovsanalysen som genomfördes parallellt med förhandlingen gjordes en del översiktliga resandeprognoser och produktionskalkyler utifrån antagna körtider. Dessa ger vid handen att Rågsved-Hagsätra får ca 2 min kortare restid till T-centralen. Däremot blir tillgängligheten till innerstaden något sämre eftersom gröna linjen har många fler stationer i innerstaden än blå linje. Förutom restiden, stationers utformning, anslutningar och placering beror tillgängligheten på turtätheten. Genom omkopplingen till Blå linje kan den ökas på alla tunnelbanans grenar söder om Gullmarsplan.

---

[1] Målområdena i trafikförsörjningsprogrammet är "Attraktiva resor" "Tillgänglig och sammanhållen region" samt "Effektiva resor med lås hälso- och miljöpåverkan"
[2] Terminologin är hämtad från Trafikförvaltningens Riktlinje för planering s27. Med Mellankommuner avses exempelvis norra Haninge, Järfälla, Sollentuna och Huddinge. Med Yttre kommuner avses exempelvis Sigtuna, Södertälje, Nynäshamn.
[3] Den centrala regionkärnan är ett begrepp hämtat från RUFS och avser ett område innanför och kring Tvärbanan. RUFS s162

Mer information kring effekter av omkopplingen till blå linje kan fås från den förstudie som Förvaltning för utbyggd tunnelbana driver. Sammanfattningsvis ger tunnelbaneöverenskommelsen i sig en ökad tillgänglighet och kapacitet för Rågsved-Hagsätra som ökar marknadens incitament att bygga bostäder i området.

Pendeltågen trafikerar statens infrastruktur varför en fråga om tillkommande pendeltågsstationer är en fråga som behöver hanteras tillsammans med Trafikverket. Trafikverket har inga planer på en ytterligare pendeltågstation i Rågsved. Området har redan en kapacitetstark och attraktiv kollektivtrafik i form av tunnelbanan. Kopplingen mellan pendeltåg och tunnelbana är främst intressant om den ger några nya intressanta genvägar till intressanta målpunkter. Från Nynäsbanan är främst kopplingen till stadsutvecklingsområdet vid Gullmarsplan intressant eftersom där finns och planeras för fler regionala målpunkter. Den kopplingen finns i dag redan vid Farsta Strand. En ytterligare koppling vid Rågsved kommer inte att kunna ge snabbare resor i den relationen.

Om ytterligare pendeltågsstationer ska läggas till nätet behöver en värdering göras huruvida restidsvinsten för resenärer från den nya stationen överväger den restidsförlust som förbipasserande resenärer upplever. Förutom den värderingen behöver frågan behandlas i relation till tidigare beskrivet ändamål och funktion för pendeltågsystemet. Utifrån det perspektivet är det en fördel att en station saknas mellan Farsta strand och Älvsjö på Nynäsbanan, eftersom det förkortar restiderna i pendeltågsystemet för ytterkommunerna.

Tvärförbindelserna i Söderort behöver stärkas. Men resandet är i regel mindre omfattande och mer spritt varför lättare system i form av tvärspårvägar och BRT (Bus Rapid Transit) snarare bör övervägas än de tyngre systemen tunnelbana och pendeltåg. Givet en bra utformning och prioritet kan dessa nå med tyngre system likvärdiga restider fastän till en lägre kapacitet och kostnad.

För Rågsved är det närmast aktuellt att införa stomnätsplanens stomlinje N. (Norsborg-Flemmingsberg- Huddinge C – Högdalen – Skarpnäck – Tyresö). Stomlinjen motsvarar busslinje 172 som idag har ca 20 000 dagliga resenärer. Trafikförvaltningen driver tillsammans med kommuner och Trafikverket en förstudie om ökad framkomlighet för stomnätet. För att stomlinjen ska kunna erbjuda förbättrad tillgänglighet till Rågsved-Högdalen är det viktigt att den ges en hög prioritet i såväl trafiksignaler som fysiskt utrymme i gaturummet och god geometrisk utformning oavsett trafikslagsval.

Den höga prioriteten och den goda geometeriska utformningen förutsätter en samsyn mellan den statliga, regionala och kommunala politiska nivån för att kunna realisera stomlinjenätets leverans av ökad regional tillgänglighet till Rågsved.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling