

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Motion 2009:5 av Sverre Launy (V) om ny spårbunden tvärförbindelse

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendet

Motionären föreslår landstingsstyrelsen och SL att uppvakta Banverket, SJ, regeringen och berörda kommuner i syfte att få till stånd byggande av nytt dubbelspår från Nynäshamn, förslagsvis från Segersång, med anslutning till Grödingebanan.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att avslå motionen.

Sveriges riksdag har beslutat att kraftigt öka satsningarna på infrastruktur de kommande tolv åren. Totalt satsas 417 miljarder kronor på en bättre infrastruktur i Sverige, av dessa ska 217 miljarder användas till nysatsningar. Det är en ökning med 46 miljarder kronor. De stora investeringar i kollektivtrafik och övrig infrastruktur som behövs kräver dock en kraftfull och långsiktig politik där regionens kommuner såväl som landsting och stat tar sina åtaganden på allvar.

Inom den sydöstra delen av länet har medel avsatts till en fortsatt förbättring av Nynäsbanan för person- och godstransporter. I planerna ligger även betydande satsningar på utbyggnad av Södertörnsleden, Förbifart Stockholm samt Spårväg Syd. Genom att utveckla vägnätet mellan de regionala

Bilagor

- 1 Motion 2009:5
- 2 Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande 2009-11-27
- 3 VD:s förslag i SL 2009-10-02
- 4 MP-ledamotens reservation i SL
- 5 V-ersättarens reservation i SL

LS 0902-0155

stadskärnorna finns också stora möjligheter att utveckla stombussnätet ytterligare.

En satsning på Grödingebanan som motionären föreslår riskerar inte bara att ta resurser från de stora spårtrafiksatsningar som ligger i tidsperspektivet fram till 2021, till exempel Spårväg Syd. Det riskerar också att undergräva resandeunderlaget för Nynäsbanan som nu efter stora ansträngningar håller på att byggas ut med dubbelspår.

Det är ytterst angeläget att landstinget följer de uppgörelser som den nyligen avslutade investerings- och planeringsprocess har gett upphov till och som syftar till en långsiktig utveckling för hela regionen. I den processen ligger närmast en dubbelspårsutbyggnad på befintlig sträckning för Nynäsbanan.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 16 december 2009.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 19 januari 2010.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till V-ledamotens förslag, dels till MP-ledamotens förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

V-ledamoten reserverade sig:

”Vänsterpartiet föreslår landstingsstyrelsen föreslå Landstingsfullmäktige besluta att bifalla motionen, att uppdra åt SL att mer grundligt utreda förutsättningarna för en spårbunden tvärförbindelse i enlighet med motionens förslag.

Stockholmsregionen är i stort och akut behov av satsningar på förbättrad infrastruktur. Särskilt i de spårbundna systemen finns idag stora kapacitetsproblem. För att tillgodose dagens och framtidens behov av transporter och möta klimat- och miljömålen måste omfattande investeringar göras i länets spårinfrastruktur.

I den regionala och nationella planen för infrastruktur som inom kort ska beslutas av regeringen avsätts alltför mycket pengar till vägar och bara en mindre del satsas på kollektivtrafik. Denna obalans måste rättas till om vi ska kunna nå de uppsatta klimat- och miljömålen och skapa ett transportsystem som klarar utmaningarna för Stockholms län med dess kraftigt växande befolkning.

Stockholm växer med 30.000 nya invånare varje år och det finns anledning att tro att även Nynäshamn kommer att växa vad gäller antalet invånare. I SL:s yttrande över motionen påpekas att resandet från Nynäshamn är litet sett ur ett järnvägsperspektiv. Men hur många potentiella tågresenärer som idag reser med bil har inte utretts.

SL och landstinget måste ha en helhetssyn på transportlösningar och frågan om en ny tvärförbindelse enligt motionens förslag bör utredas mer grundligt. Det ligger i landstingets uppdrag att bedöma vilken nytta en ny tvärförbindelse ger både för person- och godstransporterna. Gods- och persontåg samsas idag på samma spår och det är viktigt att tillräcklig kapacitet finns

LS 0902-0155

för båda, annars riskerar ytterligare gods att flyttas över från tåg till lastbil. Idag är både gods och persontransporter till stora delar hänvisade till den farliga väg 225, vilket bland annat inverkar menligt på busstrafiken.

Planering och byggande av ny spårinfrastruktur är en process med långa ledtider. Man måste vara förutseende och skapa en infrastruktur som inte bara möter dagens utan även framtidens behov av resor och transporter. Bland annat kommer expansionen av hamnen i Norvik att ställa nya krav på kapacitetsstarka förbindelser. Den i motionen föreslagna spårstäckningen är inte tänkt att ersätta dubbelspårsutbyggnaden på Nynäsbanan, utan avsikten med förslaget är att förbättra kopplingen med den regionala kärnan i Södertälje samt förbättra kommunikationerna mot Mälardalen och resten av landet. Det är viktigt att de gröna sambanden bevaras och stärks och en mer nordlig kopplingspunkt mellan Nynäsbanan och Grödingebanan kan därför vara ett bra alternativ, vilket en djupare utredning kan belysa.”

MP-ledamoten reserverade sig:

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta *att* avslå motionen

Det är bra att det kommer fram idéer om hur vi kan öka och förbättra kollektiv-resandet i form av tvärförbindelser. De regionala kärnorna är viktiga och det är angeläget att så många som möjligt av länets invånare kan nå en eller flera kärnor relativt enkelt. Dock är det nog inte möjligt att kunna nå flera kärnor genom räta tunga spårförbindelser. Dels för att dessa i stor utsträckning i så fall behöver korsas för länet så viktiga gröna kilar, som sträcker sig mot centrala Stockholm i ett stjärnformigt mönster.

De gröna kilarna fungerar både som koldioxidlungor, spridningskorridorer för biologisk mångfald och som rekreationsområden för länets 2 miljoner invånare. Stockholms gröna kilar är alltså livsviktiga pulsådor som måste bibehållas för en hållbar utveckling på lång sikt.

Den föreslagna spårförbindelsen i motionen skär rakt genom Hanvedenkilen, vilket är oacceptabelt.

Principen när beslut ska fattas måste grunda sig på ett antal parametrar som måste bedömas innan val av sträckning och teknik kan göras:

- behov på kort och lång sikt
- miljöpåverkan under byggtid och drifttid
- ekonomisk samhällsnytta
- genusanalys
- möjlighet till förlängning och koppling till annan kollektivtrafik

Ärendet och dess beredning

Sverre Launy (V) har i en motion (bilaga), väckt den 10 februari 2009, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* uppdra åt landstingsstyrelsen och SL att uppvakta Banverket, SJ, regeringen och berörda kommuner i syfte att få till stånd byggande av nytt dubbelspår från Nynäsbanan, förslagsvis från Segersäng, med anslutning till Grödingebanan.

Yttranden har inhämtats AB Storstockholms Lokaltrafik.

Landstingsdirektören har i tjänsteutlåtande den 27 november 2009 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* avslå motionen.

AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse har den 20 oktober 2009 beslutat *att* som svar på motionen överlämna verkställande direktörens förslag till yttrande (bilaga).

MP-ledamoten reserverade sig till förmån för sitt förslag att styrelsen beslutar *att* som svar på motionen översända Miljöpartiets förslag till yttrande (bilaga).

V-ersättaren reserverade sig till förmån för sitt förslag att styrelsen beslutar *att* uppdra åt VD att mer grundligt utreda förutsättningarna för en spårbunden tvärförbindelse i enlighet med motionens förslag (bilaga).

Bilagor

Motion 2009:5

Allt för länge har man i Stockholms län underlåtit att utveckla infrastrukturen, inte minst i länets sydöstra delar. Efter 40 års tjt från Nynäshamns kommun har en upprustad väg 73 samt något som börjar likna en bättre spårförbindelse till Stockholm, kommit till stånd. Det är givetvis bra. Men med denna erfarenhet i bagaget bör vi inte slå oss till ro och tro att vi klarar den kommande samhällsutvecklingen i ytterligare minst hundra år. I och med byggstarten av Norviks hamn 2010 kan det nämligen snart bli trångt på vägar och järnvägen igen. Samma år ska en ny naturgasterminal, s.k. LNG-terminal, tas i drift på Brunnsviksholmen. Från terminalen ska gasen pumpas över på lastbil för vidare transport till kunder i Mälardalen. Naturgas betraktas som farligt gods och vägtransporter innebär alltid en risk för olyckor. Det finns en befogad oro för ökad lastbilstrafik på väg 225 mot Södertälje. Men det behöver inte bli så.

Mindre än två mil från Segersång ligger Grödingebanan, som är kopplad till stambanan västerut och söderut via Flemingsberg. Det är en järnväg som Nynäshamn skulle få tillgång till om det kopplas på en spårförbindelse från Nynäsbanan. Järnväg är absolut att föredra när det gäller godstransporter, inte minst för transporter av farligt gods. Kan de båtar som anlöper LNG-terminalen och den framtida godshamnen på Norviksudden sända godset vidare ut i Mälardalen utan att behöva gå omvägen om en ganska farlig väg 225, är mycket vunnet. Dessutom skulle Nynäshamns kommuninvånare få en miljövänlig tvärförbindelse och tillgång till en betydligt större marknad, både vad gäller nyetablering av företag och arbetskraft samt turism, i båda riktningarna Nynäshamn – Botkyrka, Södertälje, Huddinge samt övriga Södermanland, Mälardalen och resten av landet. Även Gotland skulle ha nytta av järnvägen.

I regionplanen för länet (RUFSS 2001) som antogs av landstingsfullmäktige 2002, förespråkas regionala och delregionala stadskärnor:

”Ett begränsat antal områden med hög regional tillgänglighet bör kunna avlasta Stockholm från en del av dess cityfunktioner. Till områdena ska kontaktintensiva verksamheter med krav på mycket god tillgänglighet och stort regionalt omland kunna lokaliseras”.

Den enda delregionala kärnan Nynäshamns kommuninvånare kommer att få tillgång till med dagens infrastruktur är Haninge centrum. Med den nya järnvägen kan Nynäshamnsborna få tillgång till ytterligare en delregional stadskärna i form av Södertälje, samt den mycket viktiga regionala stadskärnan Flemingsberg, relativt enkelt. Får kommunen inte någon

LS 0902-0155

tvärförbindelse dit, kommer Nynäshamn att vara ”avhängt” från den regionala stadskärnans omvärld och gynnsamma utveckling för lång tid.

En dubbelspårig järnväg bör byggas på broar och genom berg för minsta möjliga natur- och viltstråkspåverkan. Dessutom kommer behovet av att bygga en ny väg över kulturbygden i Sorunda därmed att minimeras.

Vänsterpartiet föreslår landstingsfullmäktige besluta:

att uppdra åt landstingsstyrelsen och SL att uppvakta Banverket, SJ, regeringen och berörda kommuner i syfte att få till stånd byggande av nytt dubbelspår från Nynäsbanan, förslagsvis från Segersäng, med anslutning till Grödingebanan.

Sverre Launy

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

Förvaltningens synpunkter

Det är synnerligen angeläget att förbättra transportsystemet i Stockholmsregionen för att möta den kraftiga befolkningstillväxten och för att regionen fortsatt ska kunna vara internationellt konkurrenskraftig. I arbetet med en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF 2010 har detta uttryckts som att Stockholmsregionen ska utvecklas till Europas mest attraktiva storstadsregion och ett av målen därvidlag att regionen ska vara tillgänglig.

Den regionala utvecklingsplanen har utgjort utgångspunkt för Stockholmsöverenskommelsen och den inom kort avslutade planeringsprocessen för statliga investeringsplaner (nationell plan och Länsplan) för trafikinfrastruktur avseende perioden 2010-2021. I utvecklings- och investeringsplaneringen har noga övervägts hur transportbehoven bäst ska kunna tillgodoses inom regionen med hänsyn till befintliga resurser. Detta har resulterat i ett kraftfullt investeringspaket med såväl statlig som regional/ lokal finansiering samt planer för ytterligare ett antal objekt. Inom den sydöstra delen av länet har medel avsatts till en fortsatt förbättring av Nynäsbanan för person- och godstransporter. Därutöver pågår utbyggnaden av riksväg 73. I planerna finns vidare en fortsatt utbyggnad av Södertörnsleden och Förbifart Stockholm som delar av den Yttre Tvärleden samt en breddning av E4 mellan Hallunda och Södertälje. Regional stombusstrafik som knyter samman de yttre regionala stadskärnorna/ kommuncentra på Södertörn kommer härigenom att ytterligare kunna utvecklas utmed dessa vägar. Vidare har medel avsatts i investeringsplanerna för bytespunkter och ökad spårkapacitet i Södertälje samt mellan Flemingsberg och Skärholmen-Kungens kurva för en första etapp av Spårväg Syd.

I utställningsförslaget till RUF 2010 anges att det härutöver behövs en beredskap för att på längre sikt kunna erbjuda ytterligare spårkapacitet för godstransporter på järnväg via Jordbro och Nynäshamn/Norvik. Förutom kapacitetsförstärkningar på Grödingebanan kan det då behövas triangel- spår vid Älvsjö. Detta för att möjliggöra direkta transporter utan att behöva vända tåg på Älvsjö godsbangård. Vid Södertälje kan det komma att behövas investeringar som bättre förbinder godsnoderna, Svealandsbanan och södra stambanan.

Styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik konstaterar i sitt yttrande över motionen att det viktigaste för att få bättre trafik från Nynäshamn är att fortsätta dubbelspårsutbyggnaden längs befintlig bana. En ny koppling som gör det möjligt att köra godståg från Nynäsbanan söderut på Grödingebanan bör byggas betydligt längre norrut än från Segersäng. Behovet av en sådan

LS 0902-0155

bör dock drivas från godstransportföretagen då persontrafik inte kan anses vara aktuell på den banan.

Med hänvisning till vad som ovan anförts kan konstateras att en ny spår-bunden tvärförbindelse för person- och godstrafik på Södertörn inte är aktuell under överskådlig tid.

Miljökonsekvenser av beslutet

Beslutet medför oförändrade konsekvenser för miljön.

VD:s förslag i SL

SLs synpunkter

Infrastrukturen

Infrastrukturen har förbättrats de senaste åren till Nynäshamn. Stora delar av motorvägen är nu invigd och den sista delen invigs under år 2010. Vägförbindelsen mellan Nynäshamn och områden väster därom (Södertälje, Sörmland m.m.) är dock sämre och består av väg 225 som är en tvåfilig landsväg.

Nynäsbanan saknar idag dubbelspår söder om Västerhaninge. Dubbelspår på sträckan Västerhaninge – Tungelsta blir dock klart i slutet av år 2011. För att kunna hålla en pendeltågstrafik med god punktlighet och även medge godståg av större omfattning till/från Norvik behövs dubbelspår på ytterligare 25 km, mellan Tungelsta och Nynäsgård.

Dagens kollektivtrafik

Resandeunderlaget från Nynäshamn är litet sett ur ett järnvägsperspektiv. Med undantag för en timme under morgonrusningen körs det halvtimmes- trafik med korta tåg, vilket är fullt tillräckligt kapacitetsmässigt utan att resenärerna behöver stå. Att splittra de resande på olika järnvägslinjer skulle innebära att resandeunderlaget per linje blir lågt och ge alltför låg turtäthet.

Kollektiv förbindelse mellan Nynäshamn och Flemingsberg finns med pendeltåg, med byte i Älvsjö eller genom byte till buss 865 i Haninge centrum till Flemingsberg. Den sistnämnda kommer att kunna snabbas upp genom bygget av Södertörnsleden.

Förbindelse mellan Nynäshamn och Södertälje finns med pendeltåg, med byte i Älvsjö eller med busslinje 783 som dock går omvägar via Ösmo och Sorunda.

Godstrafiken

Godstrafiken från Norviks hamn, liksom från Håga industriområde (i Västerhaninge) och Jordbro industriområde som ska söderut i Sverige tvingas till omvägen via Älvsjö och Årstaterminalen för vändning av tåget söderut. Det skulle ha nytta av att slippa vända tågen i Årsta. En avgrening från Nynäsbanan så långt söderut som i Segersäng skulle dock medföra att endast godset från Norvik skulle kunna nyttja denna möjlighet. Hur stor nytta godset skulle ha av en sådan förbindelse ligger dock utanför SLs uppdrag att bedöma.

Kapacitet

Grödingebanan är en snabbtågsbana för tåg i 200 – 250 km/h. Banan kommer i framtiden att användas av de snabbtåg som planeras via

LS 0902-0155

Ostlänken/ Götalandsbanan/ Europakorridoren mot Göteborg och Skåne. Banan är redan hårt utnyttjad i rusningstid. Godståg kör dock också på banan dock i huvudsak i lågtrafik och nätter.

En koppling från Nynäsbanan vid Segersäng borde innebära en anslutning till Grödingebanan i trakten av Vårsta i Botkyrka kommun. Eventuella persontåg som sedan fortsätter söderut når endast Södertälje syd, som förvisso har fjärrtågsanslutningar, men som ligger cirka 4 km söder om centrala Södertälje. Någon enkel koppling för att få tågen att nå centrala Södertälje finns inte heller pga mycket stora nivåskillnader i Södertälje syd.

En koppling från Nynäsbanan norrut på Grödingebanan från Vårsta skulle innebära kapacitetsproblem norr om Flemingsberg då den framtida kapaciteten på pendeltågsspåren redan är intecknad (5-minuterstrafik från Tumba). Pendeltågen har också en lägre maxhastighet än övriga tåg vilket skulle begränsa antalet fjärrtåg att nå Stockholm söderifrån.

Slutsatsen är att det viktigaste för att få bättre trafik från Nynäshamn är att fortsätta dubbelspårsutbyggnaden längs befintlig bana. En ny koppling som gör det möjligt att köra godståg från Nynäsbanan söderut på Grödingebanan bör byggas betydligt längre norrut än från Segersäng. Behovet av en sådan bör dock drivas från godstransportföretagen då persontrafik inte kan anses vara aktuell på den banan.

Yttrande över motion 2009:5 om ny spårbunden tvärförbindelse

Det är bra att det kommer fram idéer om hur vi kan öka och förbättra kollektivresandet i form av tvärförbindelser. De regionala kärnorna är viktiga och det är angeläget att så många som möjligt av länets invånare kan nå en eller flera kärnor relativt enkelt. Min uppfattning är dock att alla inte kommer att kunna nå flera kärnor genom rätta tunga spårförbindelser. Dels för att dessa i stor utsträckning i så fall behöver korsa de för länet så viktiga gröna kilar, som sträcker sig mot centrala Stockholm i ett stjärnformigt mönster.

De gröna kilarna fungerar både som koldioxidlungor, spridningskorridorer för biologisk mångfald och som rekreationsområden för länets 2 miljoner invånare. Stockholms gröna kilar är alltså livsviktiga pulsådor som måste bibehållas för en hållbar utveckling på lång sikt.

Den föreslagna spårförbindelsen i motionen skär rakt genom Hanvedenkilen, vilket måste anses oacceptabelt av miljöskäl.

Principen när beslut ska fattas måste grunda sig på ett antal parametrar som måste bedömas innan val av sträckning och teknik kan göras:

- behov på kort och lång sikt
- miljöpåverkan under byggtid och drifttid
- ekonomisk samhällsnytta
- genusanalys
- möjlighet till förlängning och koppling till annan kollektivtrafik

Styrelsen föreslås med anledning av ovan att besluta

att som svar på motionen översända Miljöpartiets förslag till yttrande.

Vänsterpartiet
Gunilla Roxby Cromvall

FÖRSLAG TILL BESLUT

2009-10-20
Ärende nr 23

Yttrande över motion 2009:5 om ny spårbunden tvärförbindelse

Stockholm växer med 30.000 nya invånare varje år. Det finns anledning att tro att även Nynäshamn kommer att växa vad gäller antalet invånare. Som anges i yttrandet över motionen har väginfrastrukturen till Nynäshamn kraftigt förbättrats, vilket ger anledning att räkna med ytterligare ökat resande under åren som kommer. Det påpekas att resandet från Nynäshamn är litet sett ur ett järnvägsperspektiv, men hur många potentiella tågresenärer som idag reser med bil framgår inte.

Det är viktigt att SL har en helhetssyn på transportlösningar och man bör därför utreda frågan om en ny tvärförbindelse mer grundligt. Det är viktigt att de gröna sambanden bevaras och stärks och den mer nordliga kopplingspunkt mellan Nynäsbanan och Grödingebanan som omnämns i SL:s yttrande kan därför vara ett bra alternativ, vilket en mer omfattande utredning kan belysa.

Vi ställer oss frågande till att SL menar att det ligger utanför SL:s uppdrag att bedöma vilken nytta en ny tvärförbindelse ger för godstransporterna och därför hänvisar till godstransportföretagen. Godståg och persontåg samsas idag på samma spår och det är viktigt att tillräcklig kapacitet finns för båda, annars riskerar ytterligare gods att flytta från tåg till lastbil. Idag är både gods och persontransporter till stora delar hänvisade till den farliga väg 225, vilket inverkar menligt på busstrafiken.

Planering och byggande av ny spårinfrastruktur är en process med långa ledtider. Det är därför viktigt att man är förutseende och skapar en infrastruktur som inte bara möter dagens utan även framtidens behov av resor och transporter. Bland annat kommer expansionen av hamnen i Norvik att ställa nya krav på kapacitetsstarka förbindelser. Den i motionen föreslagna spårstäckningen är inte tänkt att ersätta dubbelspårutbyggnaden på Nynäsbanan, utan avsikten med förslaget är att förbättra kopplingen med den regionala kärnan i Södertälje samt förbättra kommunikationerna mot Mälardalen och resten av landet.

Datum

2009-10-20

Vänsterpartiet föreslår styrelsen besluta

att uppdra åt VD att mer grundligt utreda förutsättningarna för en spårbunden tvärförbindelse i enlighet med motionens förslag.