

Sammanfattande rapport etapp 1

ÅVS bostadsbyggande Hemfosa och Tungalsta

Ärendenummer: TRV 2020/2491



Trafikverket

Postadress: Adress, Post nr Ort

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Sammanfattande rapport etapp 1 ÅVS bostadsbyggande Hemfosa och
Tungelsta

Författare: Lina Granlund

Dokumentdatum: 2020-05-18

Ärendenummer: TRV 2020/2491

Version: [Version]

Kontaktperson: Lina Granlund

Innehåll

.....	1
1 Inledning	4
1.1. Uppdrag och avgränsning	4
2 Hemfosa – genomfört utredningsarbete.....	4
2.1. Etappvis utbyggnad.....	4
2.2. Trafikanalys och konsekvenser på transportsystemet	5
3 Tungelsta.....	5
4 Slutsatser	6
4.1. Hemfosa	6
4.1.1. Slutsatser med utgångspunkt i regional och kommunal planering	6
4.1.2. Konsekvenser på transportsystemet	7
4.1.3. Finansiering.....	8
4.1.4. Fortsatt arbete	8
4.2. Tungelsta.....	8
Bilagor	9

1 Inledning

Syftet med ÅVS bostadsbyggande Hemfosa och Tungelsta är att klargöra infrastrukturella brister som påverkar möjligheterna att bygga 12 000 bostäder i Hemfosa samt att genomföra en större bostadsexploatering i Tungelsta i Haninge kommun. Tidigt i processen beslutades att dela upp utredningen i två etapper. I etapp 1 behöver förutsättningarna för en större bostadsexploatering i Hemfosa belysas på systemnivå för att senare kunna utgöra underlag för etapp 2; förslag till åtgärder.

Denna rapport sammanfattar utredningsarbetet i korthet och slutsatserna från etapp 1. Detta motsvarar ”förstå situationen” enligt ÅVS-metodiken.

Utredningsarbetet i etapp 1 har bestått av två delar som finns mer utförligt beskrivna i underlagsrapporterna; Underlags-PM etapp 1 (Bilaga 1) och PM Trafikanalys (Bilaga 2). Slutsatserna i denna rapport baseras på det arbete som gjorts inom dessa delar.

1.1. Uppdrag och avgränsning

Utgångspunkterna för etapp 1 har varit att klargöra förutsättningar för infrastrukturinvesteringar kopplat till en utbyggnad av Hemfosa och att belysa konsekvenserna av en större bostadsexploatering i Hemfosa i ett regionalt perspektiv kopplat till transportinfrastrukturen. Det beslutades tidigt i processen att även inkludera Haninge kommuns höjda ambition för bostadsbyggande i Tungelsta i studien, då en analys av bristerna i trafiksystemet kopplat till denna är utpekad att utreda i gällande länsplan.

Arbetet i etapp 1 har inte gått in på de mekanismer som finns eller som behöver skapas för att utveckla en ny stad, det uppdraget är långt mer omfattande och bör hanteras inom regional och kommunal planering. Inom ramen för denna utredning tas inte heller ställning till hur boendemiljö och livsbetingelser kan utvecklas i Hemfosa. Däremot berörs generella och övergripande frågeställningar kopplat till hur en hållbar ny stad kan skapas i Hemfosa, något som behöver utredas vidare i regionalt och kommunalt planeringsarbete.

Trafikverket har lett arbetet och konsulter från Kreera Samhällsbyggnad AB och M4Traffic har tagit fram underlag. En arbetsgrupp med deltagare från Trafikverket, Haninge kommun, Region Stockholm (Trafikförvaltningen och Tillväxt- och regionplaneförvaltningen) har varit med i arbetet. Arbetet har förankrats under hand inom respektive organisation. Projektets styrgrupp med representanter från alla parter har ställt sig bakom slutsatserna.

2 Hemfosa – genomfört utredningsarbete

2.1. Etappvis utbyggnad

I samband med *Avsiktsförklaring avseende bostadsbyggande i Hemfosa i Haninge kommun* (vidare avsiktsförklaringen), som ligger till grund för denna utredning, tog

Haninge kommun fram en PM, *Promemoria om större samlade exploateringar i Hemfosa i Haninge kommun* (vidare Promemorian), för att få förståelse för vad en utbyggnad med 12 000 bostäder i Hemfosa skulle innebära. Denna Promemoria utgör en bilaga till avsiktsförklaringen.

Med utgångspunkt i Promemorian samt nyckeltal för stadsbyggnad i Haninge stad har utredningen tittat på utbyggnadsetapperna fram till 12 000 bostäder för att skapa en bild av vilka investeringar som behöver göras i vilket skede av stadsutvecklingen.

2.2. Trafikanalys och konsekvenser på transportsystemet

Som en del av utredningen har en trafikanalys tagits fram med syfte att utreda konsekvenserna på transportsystemet, vägtrafik och kollektivtrafik, av ett fullt utbyggt Hemfosa.

Utgångspunkten för analysen är Trafikverkets basprognos¹ 2040 för person- och godstrafik. Basprognosen utgår från beslutad politik. I gällande basprognos ingår inte exploateringen i Hemfosa. För att kunna göra analyser valdes analysförutsättningen därför att omfördela 28 000 invånare (12 000 bostäder), dvs 1 procent av befolkningen i Stockholms län till 2040, från den södra länshalvan till Hemfosa för år 2040². Detta för att kunna se hur många resor som området genererar och sedan analyseras hur detta påverkar vägtrafiken och kollektivtrafiken. I analysen har också vissa antaganden om utbyggd infrastruktur behövt göras i form av ny väganslutning från Hemfosa till väg 73 och vändspår för pendeltåget för att möjliggöra för 15-minuterstrafik på Nynäsbanan.

Utöver huvudanalysen har även två känslighetsanalyser gjorts i syfte att beskriva hur olika indata påverkar analysresultaten. Den ena för att se effekterna av ett ökat bilinnehav i Hemfosa och konsekvenserna av detta på transportsystemet. Den andra känslighetsanalysen visar konsekvenserna av 28 000 invånare i Hemfosa, nya i länet, utan omfördelning.

Trafikanalysen har enbart gjorts för bostadsetablering i Hemfosa. Det har inte gjorts någon särskild analys för Tungelsta.

3 Tungelsta

I länsplan 2018-2029 anges att Trafikverket i början på planperioden ska utreda bristerna i trafiksystemet kopplat till bostadsutveckling i Tungelsta. Frågeställningen har tidigare utretts i en ÅVS 2013-2015. Tillkommande underlag sedan dess är en exploateringsstudie som visar på potential för att bygga 1200-4900 nya bostäder i Tungelsta. Innan en förnyad utredning startas finns behov av en mer utvecklad planering som kan utgöra underlag för att beskriva omfattning och lokalisering av kommande bostadsetapper.

¹ Trafikverkets basprognos har prognosår 2040 medan utbyggnaden för Hemfosa i avsiktsförklaringen har prognosår 2050. Konsekvenserna av att utgå från prognosår 2040 bedöms inte vara avgörande för resultaten av analysen- dvs konsekvenserna på trafiksystemet att tillföra 28 000 invånare.

² Antagandet innebär att Haninge kommun får en starkare befolkningsutveckling än i Trafikverkets basprognos, men den totala befolkningen i Stockholms län står sig oförändrad.

4 Slutsatser

4.1. Hemfosa

4.1.1. Slutsatser med utgångspunkt i regional och kommunal planering

Den regionala planeringen (RUFs) bygger på ett omfattande arbete där drivkrafter för och möjligheter till utveckling på olika platser har analyserats ur perspektiv om markanvändning och hållbarhet samt satts i relation till övrig regional utveckling. Samspelet mellan lokalisering av ny bebyggelse och transportsystemets utveckling är av stor betydelse för attraktivitet och hållbarhet ur ett flertal aspekter. I RUFs anges att ny bebyggelse bör lokaliseras till de bästa kollektivtrafiklägena - lägen som redan är eller har förutsättningar för att bli mycket tillgängliga. Hemfosa bedöms enligt RUFs som sekundärt bebyggelseområde. ”De sekundära bebyggelseområdena har en potential att kompletteras och utvecklas, men ny bebyggelse bör i första hand lokaliseras till lägen med högre regional tillgänglighet.”

Fördjupad kunskap bör tas fram i flera avseenden med koppling till den regionala planeringen. Ett centralt perspektiv är hur en stadsutveckling i Hemfosa kan samverka med övrig utveckling av regionala stadskärnor och stadsutveckling på Södertörn.

- En av utgångspunkterna i en sådan analys är kunskap om bostadsmarknad och flyttmönster. Region Stockholms studier visar att Stockholms län inte utgör en bostadsmarknad utan består av ett 20-tal lokala bostadsmarknader där invånarna har likartade flyttmönster. Den största inflyttningen till vakanta bostäder i Haninge kommun kommer från den egna kommunen och kommunen har det största nettoutbytet med bostadsmarknaderna närmast angränsande till kommunen.³
- Förändringar i transportbehov och transportmönster som följd av stadsutveckling i Hemfosa kommer att ha betydelse för trafikarbete och trafikbelastning också i de regionala näten. Den analys som gjorts i det här arbetet bör fördjupas i kommande skede.
- Att planera byggandet av en ny stad på en plats som Hemfosa innebär ett omfattande planeringsarbete. Nya planeringsunderlag så som tex översiktsplan och programhandlingar behöver tas fram för markanvändning, bebyggelsestruktur, arbetsplatsutveckling, teknisk och social service etc. Ett första framtida steg är att skapa en organisation som kan ta fram sådana planeringsunderlag. Kommunen har genomlyst förutsättningarna för att skapa en sådan organisation samt gjort grova kostnadsuppskattningar för att ta fram de första planeringsunderlagen.
- Haninge kommuns gällande översiktsplan (som antogs 2016) sträcker sig till 2030 med utblick mot 2050. I denna är Haninges utbyggnadsstrategier främst inriktade mot den pågående förtätningen av den regionala stadskärnan och byggandet av ny stadsdel i Vega. I övrigt ska, enligt ÖP, utveckling och förtätning ske framförallt i de befintliga tätorterna i områdena runt pendeltågsstationerna Vega, Handen,

³ Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (2018) Lokala bostadsmarknader i Stockholms län 2014-2016

Jordbro, Västerhaninge, Krigslida och Tungelsta. För Hemfosa är bedömningen att detta kommer lite längre fram i tiden.

Den sammanfattande slutsatsen i det här skedet är att det finns frågor som behöver fördjupas genom fortsatt regionalt och kommunalt planeringsarbete exempelvis vad gäller tidsperspektiv för bostadsexploateringen, etapputbyggnader, bebyggelsestruktur, arbetsplatslokalisering mm. Detta är faktorer som är väsentliga ingångsvärden i en ÅVS-process.

4.1.2. Konsekvenser på transportsystemet

Stockholmsregionens transportsystem är i nuläget och enligt Trafikverkets basprognos, även 2040, hårt belastat. Detta gäller i synnerhet väg 73 som är en av regionens mest trängselutsatta vägar. På den södra delen av väg 73 är kapaciteten god men på den norra delen är det idag långa köer i rusningstid. Tvärförbindelse Södertörn kommer att innebära en viss avlastning men köer kommer att kvarstå och växa till med fortsatt ökande befolkning även efter att denna genomförts. Också i andra genomförda analyser med en eventuell framtida Östlig förbindelse eller med utvidgad trängselskatt kvarstår det en betydande köbildning på inre delen av väg 73.

Den genomförda trafikanalysen indikerar att utbyggnad av Hemfosa ger viss ökning av trafiken på väg 73 genom en betydande ökning på den södra delen men också viss ökning på den norra delen. Med utgångspunkt i den stora belastningen på vägen kan även ett relativt sett mindre tillskott av trafik ha stor betydelse för trängselsituationen. Effekten av detta är svår att avgöra med stöd av den analys som genomförts. Känslighetsanalyserna med alternativ indata visar att hur Hemfosa planeras- täthet, service, arbetsplatser- blir avgörande för effekterna på trafiksystemet. Innan dessa förutsättningar är utredda blir bedömningen av effekterna på transportsystemet osäkra.

En tydlig och väsentlig slutsats går att dra av genomförd analys. Omfördelning av befolkning från kollektivtrafiknära lägen i den södra länshalvan till en större bostadsexploatering i Hemfosa skulle leda till ett ökat trafikarbete⁴ på länsnivå genom att många resor blir längre än vid lokalisering i mer centrala lägen. Detta utan att den samlade tillgängligheten, möjligheten att nå olika målpunkter, förbättras. Det beror på att den tillkommande befolkningen lokaliseras i lägen med sämre tillgänglighet. Analysresultaten pekar på att en sådan lokalisering skulle vara ineffektiv för användningen av transportsystemet.

Den ökade trafikefterfrågan har även negativ påverkan på ett flertal av miljömålen. Utifrån gjorda antaganden ökar biltrafikarbetet på länsnivå med ca 0,5 % med 12 000 bostäder i Hemfosa, trots att antalet invånare i länet är oförändrat. I känslighetsanalysen med högre bilinnehav ökar trafikarbetet ytterligare, till 0,8%. Detta innebär en tio gånger större

⁴ Trafikarbete betecknar den totala omfattningen av trafik inom ett visst område och under en viss tid. Det avser förflyttningar av själva fordonen. Trafikarbetet har även direkt koppling till trafikens klimatpåverkan

procentuell ökning av vägtrafikarbete än vad exempelvis öppnandet av Tvärförbindelse Södertörn leder till.⁵

4.1.3. Finansiering

Stora satsningar i infrastrukturen på Södertörn är redan beslutade och finansieringen av dessa belastar såväl nationell plan som länstransportplanen, exempelvis Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn. Den väganslutning och övriga infrastrukturåtgärder som är en förutsättning för att möjliggöra en större bostadsexploatering i Hemfosa skulle framförallt belasta länsplanen. Medlen i denna är redan till största del ianspråktagna för perioden fram till 2030.

När en ÅVS är genomförd för Hemfosa kommer beslut om finansiering av åtgärder kopplade till denna alltså att vägas mot andra åtgärder på Södertörn med hög angelägenhetsgrad, bl a med koppling till utvecklingen i Flemingsberg men också i länet i övrigt.

4.1.4. Fortsatt arbete

Utifrån ovanstående resonemang anser parterna att det i nuläget inte är möjligt att färdigställa en fullständig ÅVS för bostadsbyggande i Hemfosa.

Som ett översiktligt underlag för att bedöma vilken typ av finansiella prioriteringar som kan behöva göras kommer en förenklad schablonmässig kostnadsbedömning tas fram för ny väg och anslutning till väg 73, samt uppskattningar av kostnader för planskild korsning över järnvägen. Detta utgör dock inte underlag till beställningsbara åtgärder att planera in i länsplanen utan det kommer att vara bedömningar gjorda på ofullständiga underlag behäftade med stora osäkerheter. I en åtgärdsvalsstudie skulle dessutom sannolikt ytterligare behov och komplicerande faktorer kunna framkomma, vilket också kan innebära högre kostnader.

Samlad effektbedömning (SEB) är en del i beslutsunderlaget för infrastrukturåtgärder och i detta tidiga skede där vi inte har tillräckliga förutsättningar framme är bedömningen att SEB inte bör tas fram.

Hur arbetet ska tas vidare med analyser och planarbete på (del)regional och kommunal nivå behöver fortsatt diskuteras i första hand mellan Region Stockholm, Haninge kommun och övriga berörda kommuner på Södertörn.

4.2. Tungelsta

För Tungelsta finns behov av visst förtydligande av förutsättningar innan arbete med att utreda brister i infrastrukturen kopplat till bostadsbyggande kan inledas.

⁵ Trafikverket (2020) Systemstudie Tvärförbindelse Södertörn Hur påverkas det omgivande vägsystemet? 2020-03-04

Förutsättningar:

- Kommunens bostadsbyggnadsambition för Tungelsta har ökat. Enligt en exploateringsstudie som utgör underlag till kommunens ÖP finns potential för 1200-4900 bostäder/flerbostadshus i Tungelsta.
- Enligt regionplanen är Tungelsta utpekad som strategiskt bebyggelseläge och det finns ett uppdrag att utreda bristerna i transportsystemet kopplat till ökat bostadsbyggande i nuvarande länsplan.
- Det finns redan genomförda investeringar så som dubbelspår för pendeltåget, men fortsatta brister i väginfrastrukturen.

För att kunna utreda bristerna i transportsystemet behöver de ingångsvärden såsom bebyggelsestruktur och volymer preciseras innan åtgärdsval kan göras. ÅVS bör därför samordnas med framtagande av tydligare planeringsunderlag. Lämplig form kan vara framtagande av FÖP för Tungelsta.

Förslag till fortsatt arbete är att Haninge tar fram planeringsunderlag i form av en FÖP eller liknande och att Trafikverket i samband med detta påbörjar en åtgärdsvalsstudie i samverkan med kommunens planeringsprocess. Detta bör regleras genom en överenskommelse mellan Trafikverket och Haninge kommun.

Bilagor

Bilaga 1: Underlags-PM etapp 1

Bilaga 2: PM Trafikanalys

