

Resor och transporter på Södertörn

Systemanalys – nulägesbild och analys för 2030/2050

2019-06-04??

SÖDERTÄLJETYRESÖ
NSALEMSÖDERTÄLJE
NÄSHAMNSALEMSÖDE
VARNNYNÄSHAMNSAL
SÖDERTÄLJETYRESÖ

TÄLJETYRESÖBOTKY
MSÖDERTÄLJETYRES
MNSALEMSÖDERTÄLJ
YNÄSHAMNSALEMSÖD
TÄLJETYRESÖBOTKY

Inledning

SÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKY
NSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJETYRES
NÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJ
VARNNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖD
SÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKY

Mål och syfte

- Målet med systemanalysen ”resor och transporter på Södertörn” är att beskriva dagens trafiksituation för personbilar, gods och näringsliv samt att ta fram en bild över hur res- och transportmönstret kan komma att se ut år 2030 och 2050.
- Analysen ska fungera som ett underlag för att gemensamt arbeta för en utveckling av infrastruktur och kommunikationer, som underlättar för nya företag att etablera sig och befintliga företag att växa på Södertörn.

Stora infrastruktursatsningar

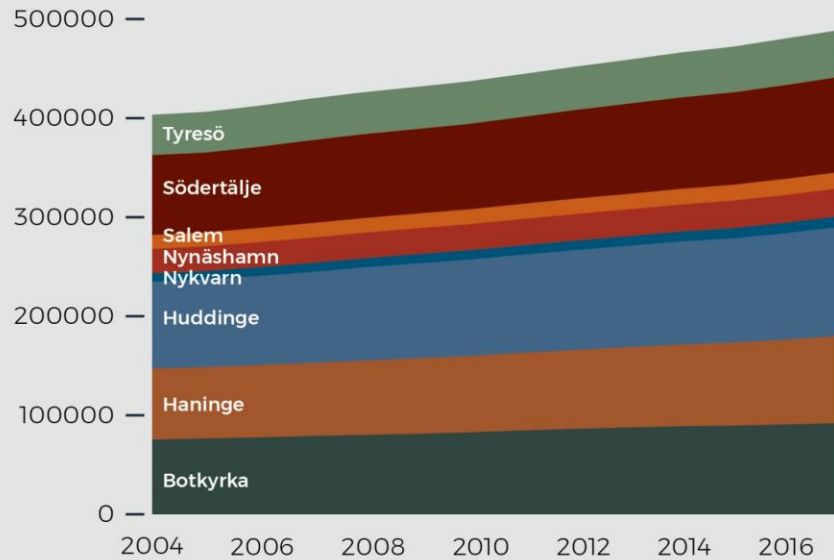
- Citybanan öppnad
- Förbifart Stockholm byggs
- Norviks hamn byggs
- Bostäder byggs
- Logistikområden etableras
- Kontor och högskolor
- Tvärförbindelse Södertörn planeras
- Spårväg syd planeras
- E4/E20 planeras
- Väg 73 planeras
- Passage Södertälje kanal planeras
- Bytespunkt Flemingsberg planeras
- Scania och Astra expanderar
- Osv...

Nuläge: befolkning, arbetsplatser, bilinnehav

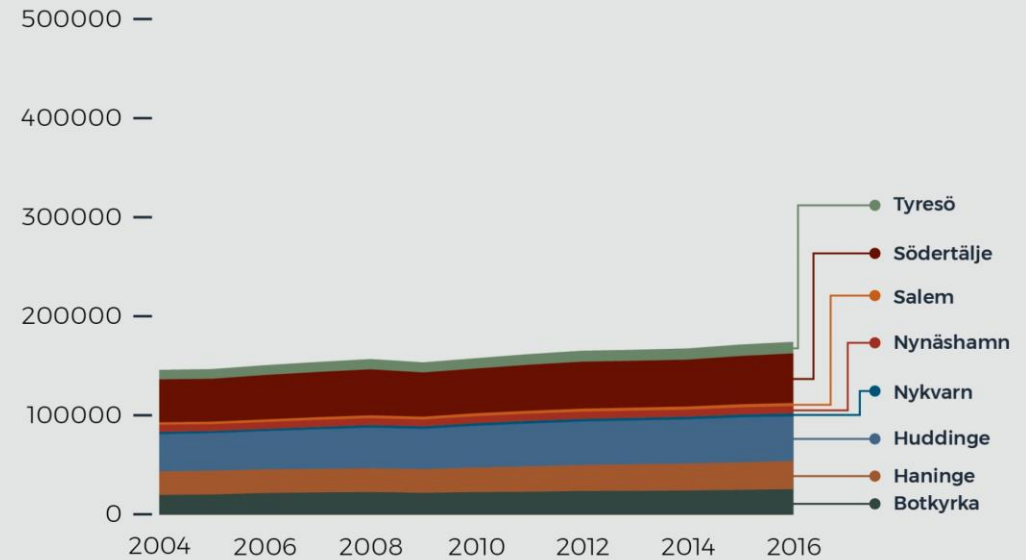
SÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKY
NSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJETYRES
NÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJ
VARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖD
SÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKY

Utveckling folkmängd och arbetsplatser 2004-2017

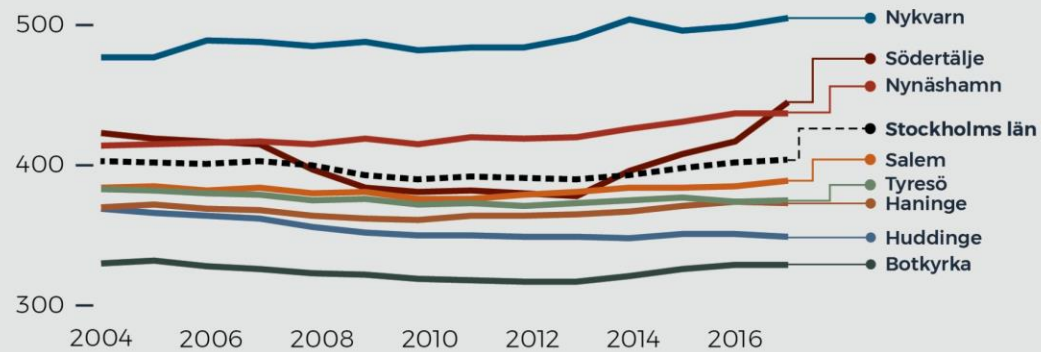
Folkmängd 2004-2017



Antal arbetsplatser 2004-2016



Bilnehav (per 1000 invånare) 2004-2017

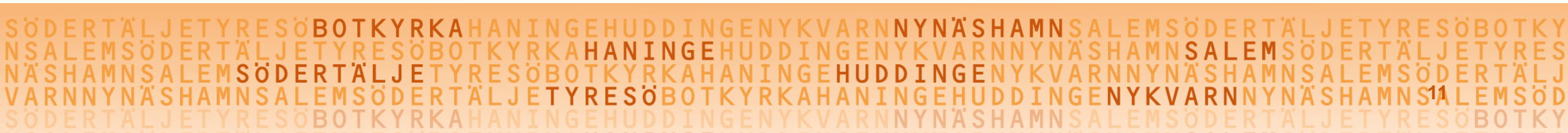


Positiv utveckling i regionen

- Antalet invånare och arbetsplatser ökar i samtliga kommuner.
- Det är ett resultat av att det går bra för Stockholmsregionen och då går det också bra för Södertörn.
- Det finns konkurrens mellan Stockholmsregionens delar men den positiva utvecklingen är större än konkurrensen.
- Södertörnskommunerna arbetar för att understödja den positiva utvecklingen – för att tillväxten ska fortsätta i denna riktning.

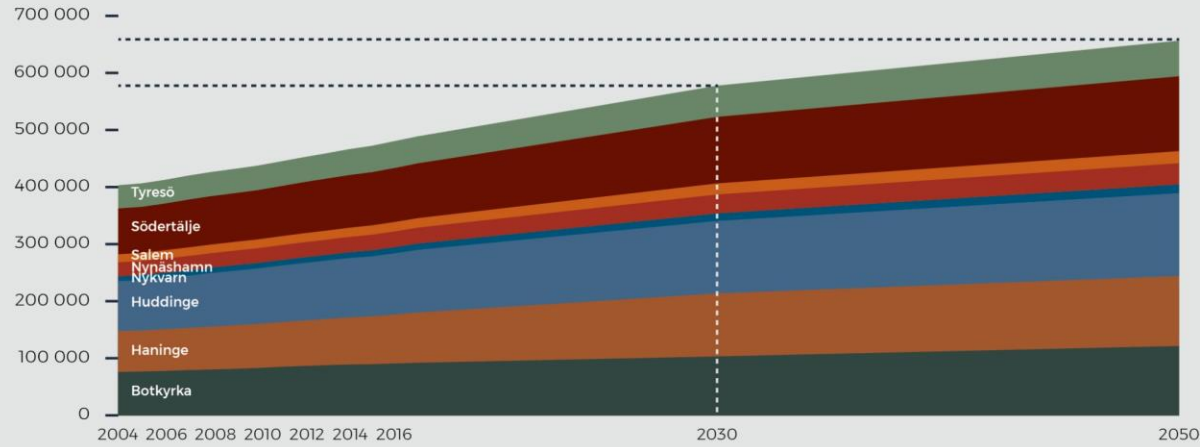
Befolkning, arbetsplatser och bilinnehav - tillväxt

2030 och 2050

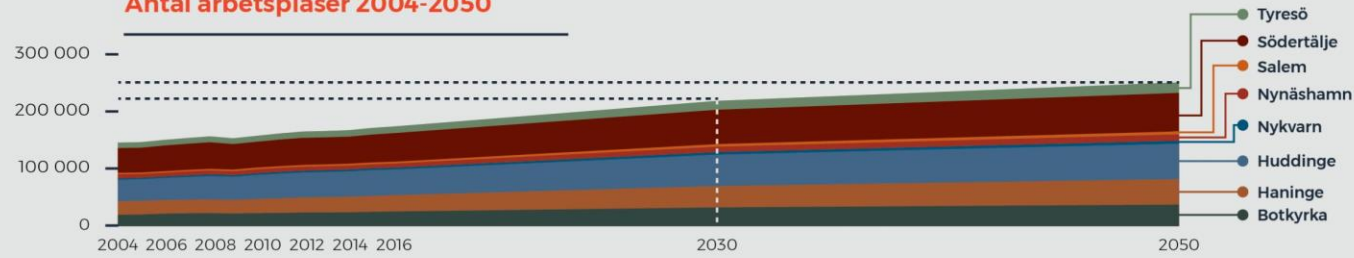


Utveckling folkmängd, arbetsplatser och bilnehav (per 1000 invånare) 2004-2050

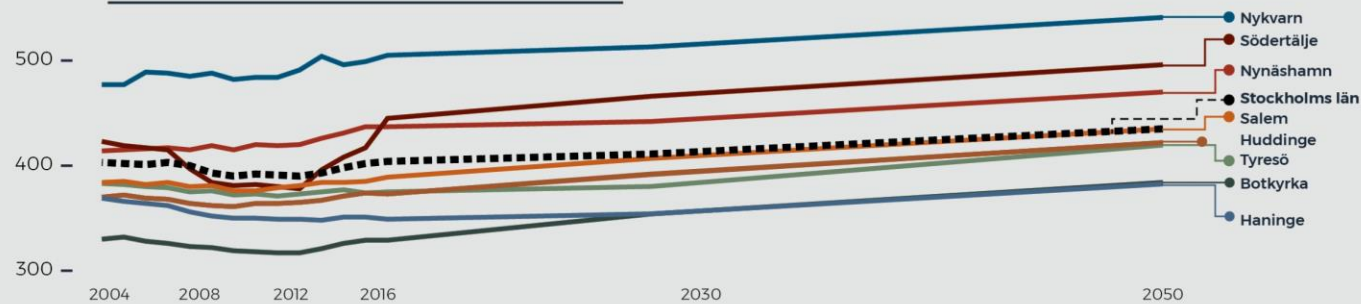
Folkmängd 2004-2050



Antal arbetsplatser 2004-2050



Bilnehav (per 1000 invånare) 2004-2050



SÖDERTÄL
NSALEMSÖ
NÄSHAMNS
VARNNYNÄ
SÖDERTÄL

ESÖBOTKY
LJETYRES
ÖDERTÄLJ
SALEMSÖD
ESÖBOTKY

Utmaningar för att minska bilresande

- Befolkningsökningen leder till fler arbetsplatser, kommunal service är en stor del men även nya företagsetableringar.
- Minskad bilanvändning bygger på kraftiga beslut för att nå den fossilfria fordonsflotta som målen anger. Vi har inte de besluten idag.
- Troligen kommer en ny norm som leder till förändrat resande, utifrån klimatpolitiken, yngre generationer, nya trender osv.
- ”Restid och kostnad” styr effekterna vi får i resandet. Arbetsresande går att påverka om restid och kostnad är fördelaktig för kollektivtrafiken.
- Parkering är ett starkt styrmedel. Bil för arbetspendling styrs mycket av tillgången till parkering vid arbetsplatser.
- Planerar vi rätt så kan vi bidra till ändrat fritidsresande tex. genom ett bättre utbud lokalt i kommunerna.

Framtid bilinnehav

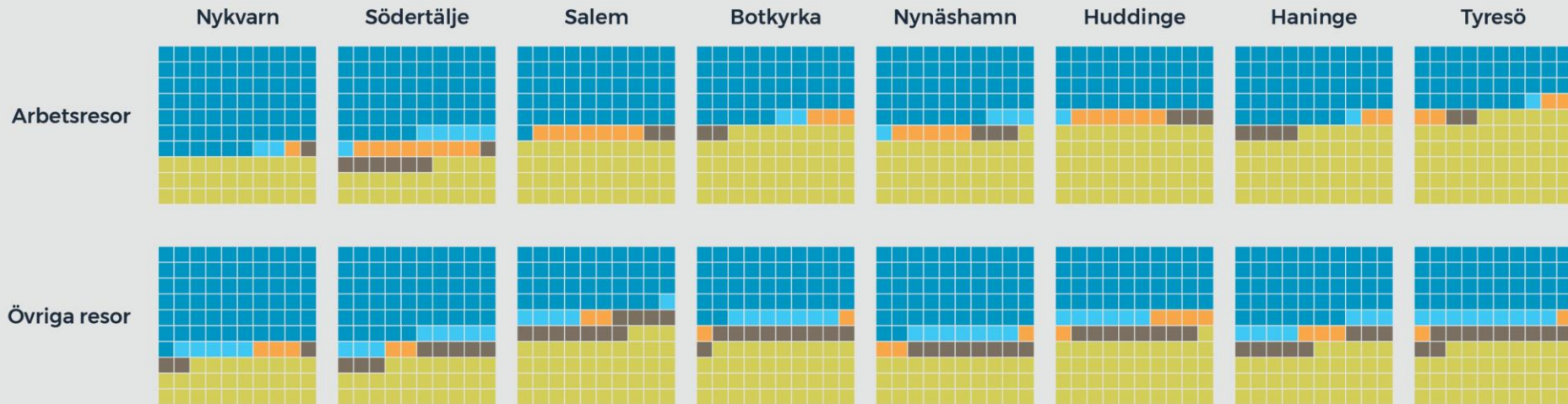
- Det behövs även bredare styrmedel för minskad biltrafik för att inte hämma tillväxten i Stockholm:
 - trängsel på vägarna och dålig kollektivtrafik leder till långa restider till arbetet och opålitliga leveranser
 - bristande trafiksäkerhet
 - partiklar och buller är problem för folkhälsan
 - klimatpåverkan
- Fritidsresandet utgör tre fjärdedelar av resandet.
- Minskat fritidsresande kräver:
 - samordning och komplettering mellan kommunerna i fråga om lokalisering av målpunkter (inte konkurrera)
 - kollektivtrafik till målpunkter för fritidsaktiviteter, kultur, handel mm.
 - utveckling av regionala stadskärnor är viktigt men även bevarande av lokala centrum

Hur påverkar detta möjligheten till resor och transporter?

Färdmedelsfördelning

Nuläge, 2030 och 2050

Färmedelsval 2015



Nykvarn Södertälje Salem Botkyrka Nynäshamn Huddinge Haninge Tyresö



Bil - förare Bil - passagerare Cykel Gång Kollektivtrafik

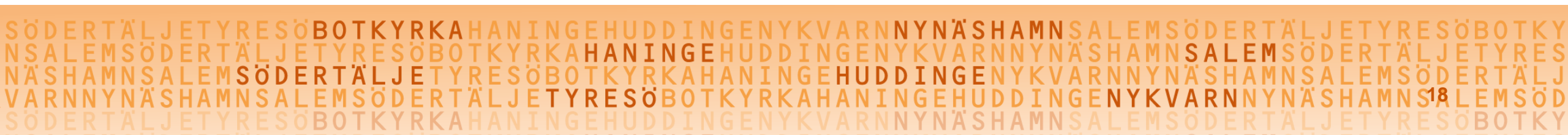


SÖDERTÄL
NSALEMSÖ
NÄSHAMNS
VARNNYNÄ
SÖDERTÄL

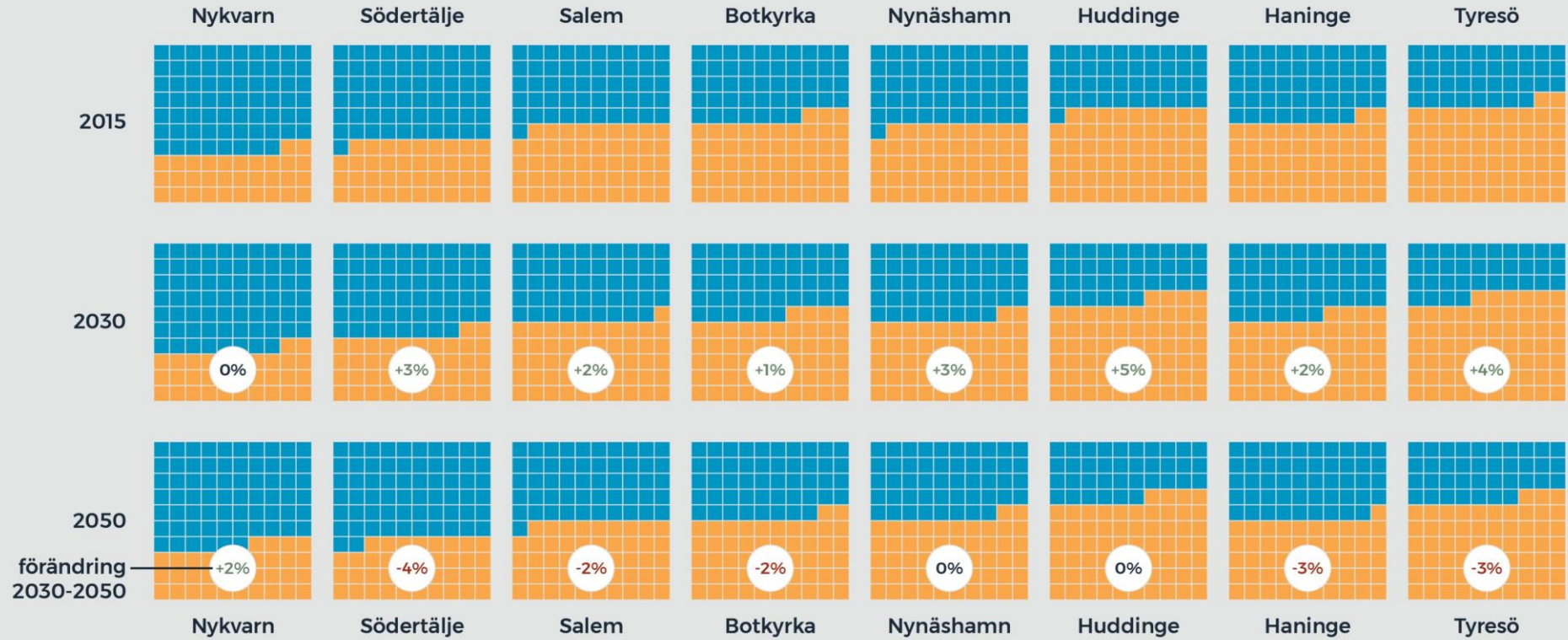
ESÖBOTKY
LJETYRES
ÖDERTÄLJ
SÄLEMSÖD
ESÖBOTKY

Bra kollektivtrafik ger högt resande

- Färdmedelsfördelningen för de åtta Södertörnskommunerna skiljer sig åt idag. Ju längre bort från centrala Stockholm kommunerna ligger, desto lägre blir kollektivtrafikandelen.
- Nästan alla kommuner ökar bilandelen för övriga resor jämfört med arbetsresor i nuläget.
- Pålitlig busstrafik ger stort resande med kollektivtrafik – det måste inte vara spår.
- I Tyresö reser fler med buss till arbetet än bil trots högt bilinnehav i kommunen.
- Restidskvot som är positiv för kollektivtrafik jämfört med bil ger större kollektivtrafikresande. Konkurrenskraft i restid får omedelbar effekt. Kostnader är svårare och trögare att styra för kommunerna.
- Viktigt att skapa resanderelationer där kollektivtrafiken har konkurrensfördel i restid framför personbil. Detta är kopplat till att restiden med buss är kortare jämfört med bil.
- I vissa relationer i stockholmsregionen saknas konkurrenskraftig kollektivtrafik och det kommer kanske aldrig vara samhällsekonomiskt försvarbart att öka utbudet.



Färmedelsval arbetsresor 2015-2050



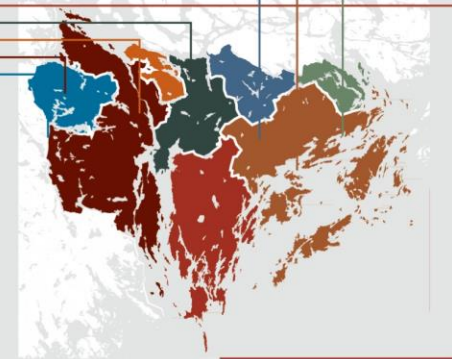
förändring
2030-2050



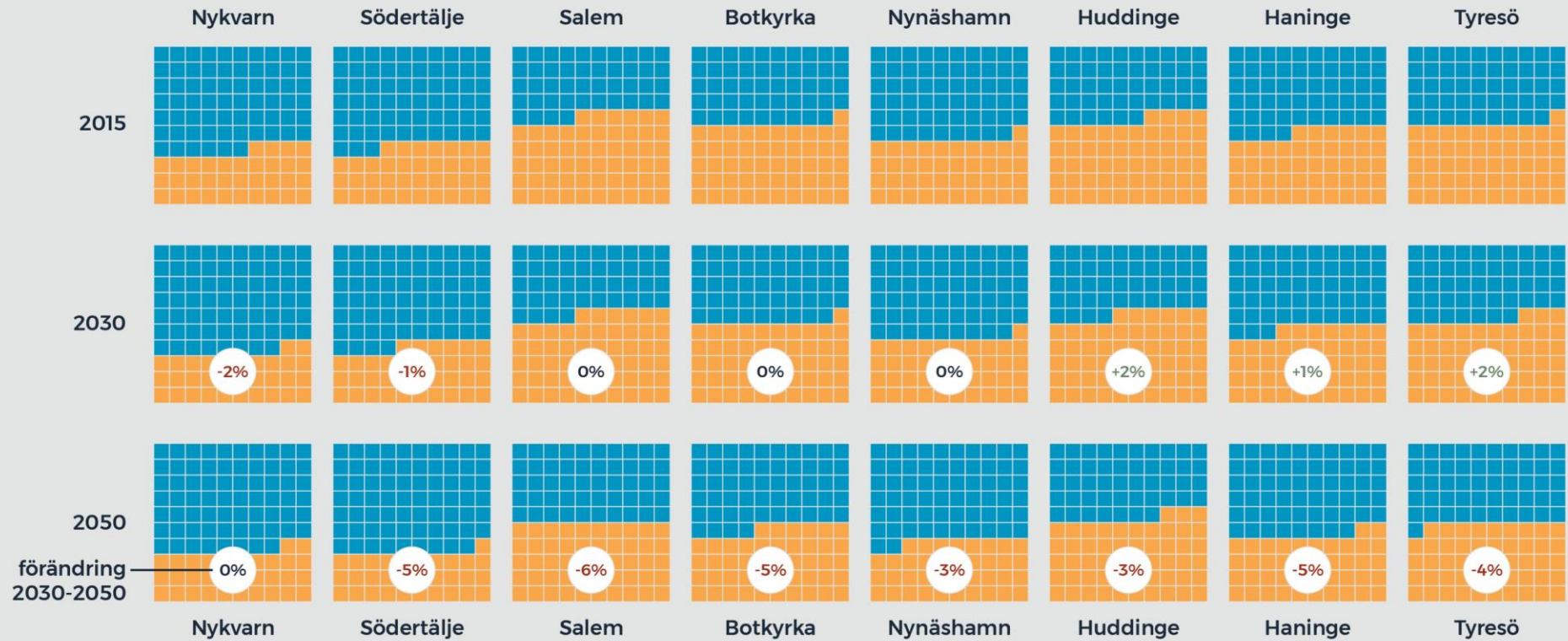
Bil



Cykel, gång och kollektivtrafik



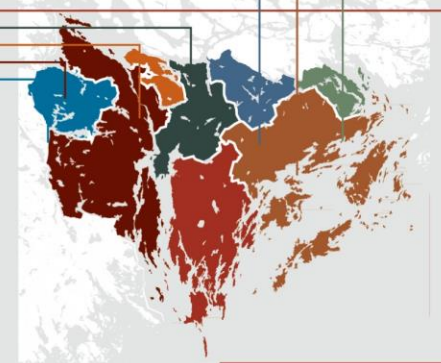
Färmedelsval övriga resor 2015-2050



Bil



Cykel, gång och kollektivtrafik



Styrmedel och kollektivtrafik gör skillnad

- Bilandelen minskar i alla kommuner till 2030.
- Planerade kollektivtrafiksatsningar ger positiv effekt på resande med fördel kollektivtrafik i samtliga kommuner till 2030.
- Detta förutsätter ett genomförande av planerade satsningar som ligger inlagda i RUFSS 2050.
- För fortsatt positiv utveckling krävs även kollektivtrafiksatsningar och styrmedel för bil mellan 2030 - 2050.

Arbetspendling

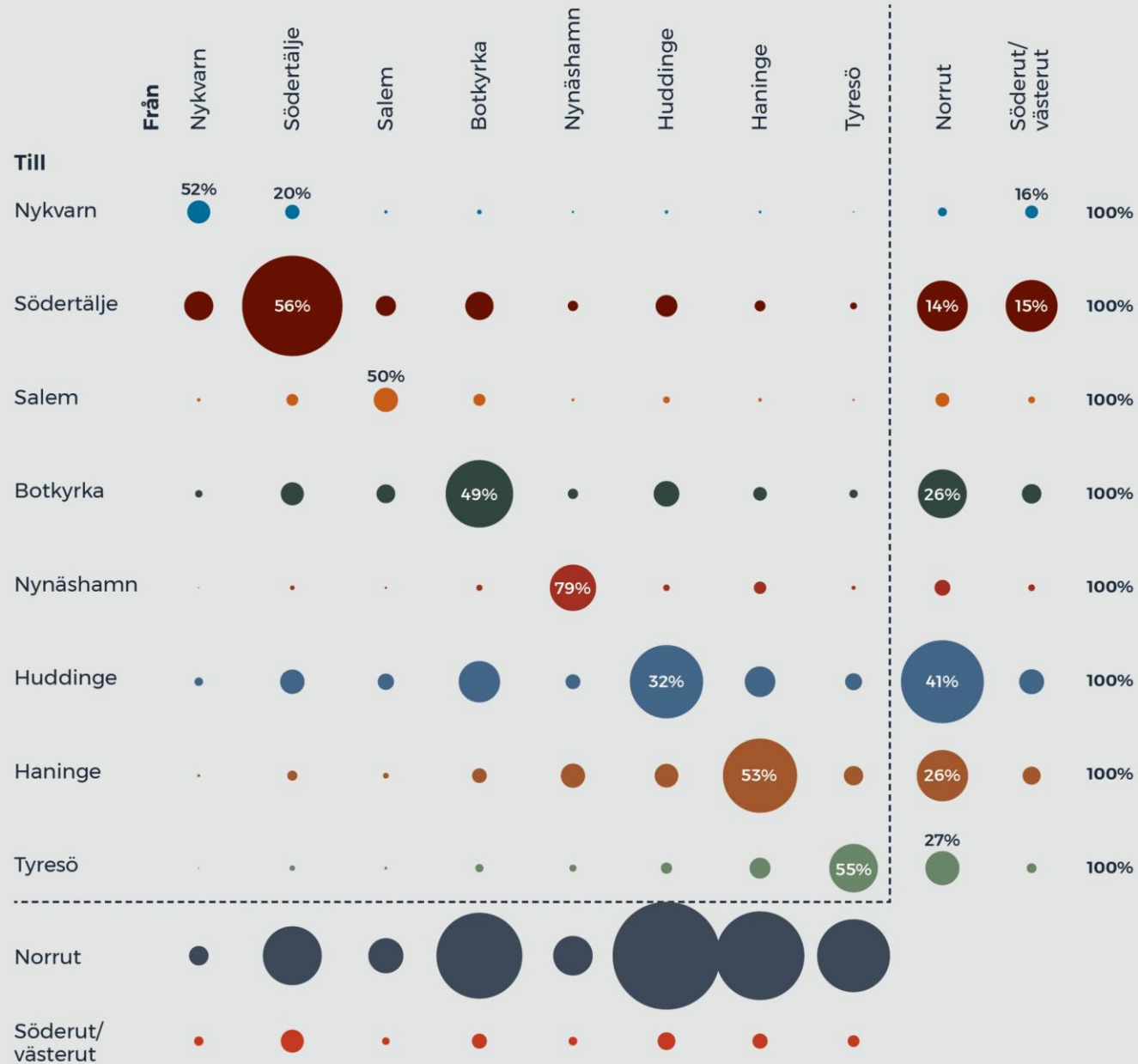
2015

SÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKY
NSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJETYRES
NÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJ
VARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSÖD
SÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKY

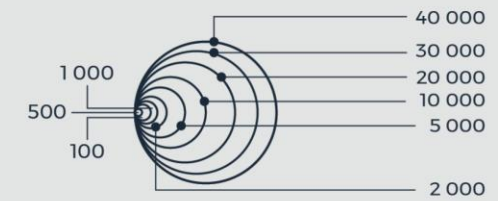
Arbetspendling till Södertörn

- Huddinge har stor pendling till sig från norrortskommuner. Sjukhuset, högskolorna och tingsrätten attraherar från hela länet. Viktigt med möjligheten att resa till Flemingsberg.
- Södertäljes inpendling norrifrån är 14 procent. Potentialen är mycket större. Södertälje behöver bättre tillgänglighet och förbättrad utbud av kollektivtrafik pga. stort behov av arbetskraft till de stora företagen.
- Nynäshamn har stor arbetspendling inom kommunen, framförallt små företag som inte attraherar så många inresande.

Arbetspendling Södertörnskommunerna och angränsande områden 2015



Antal arbetspendlare



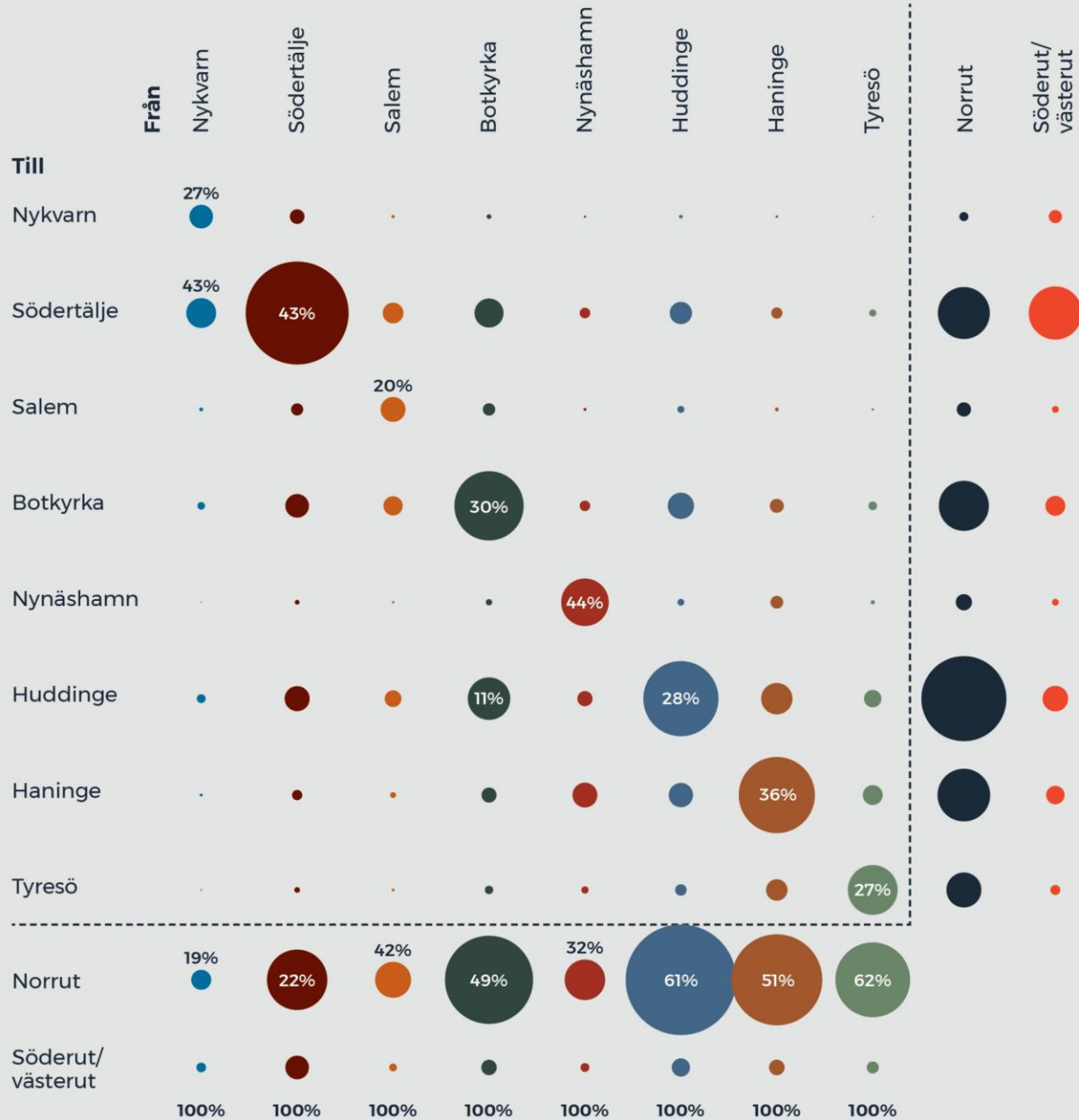
X% Andel av inpendling



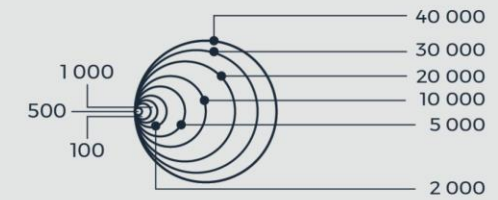
Arbetspendling från Södertörn

- Utpendlingen från Södertörn till kommuner norrut minskar med avståndet från regionkärnan, störst är ut pendlingen från Huddinge och Tyresö och minst från Södertälje och Nykvarn.
- Pendlingen är störst mellan kommunerna på Södertörn.
- Utpendlingen söderut/västerut är begränsad jämfört med den norrgående.

Arbetspendling Södertörnskommunerna och angränsande områden 2015



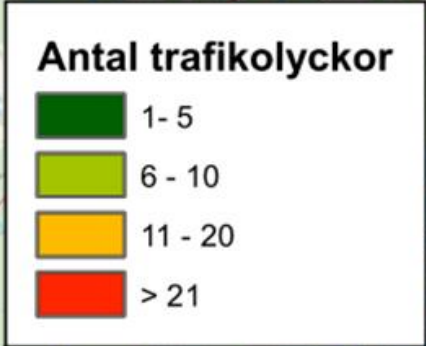
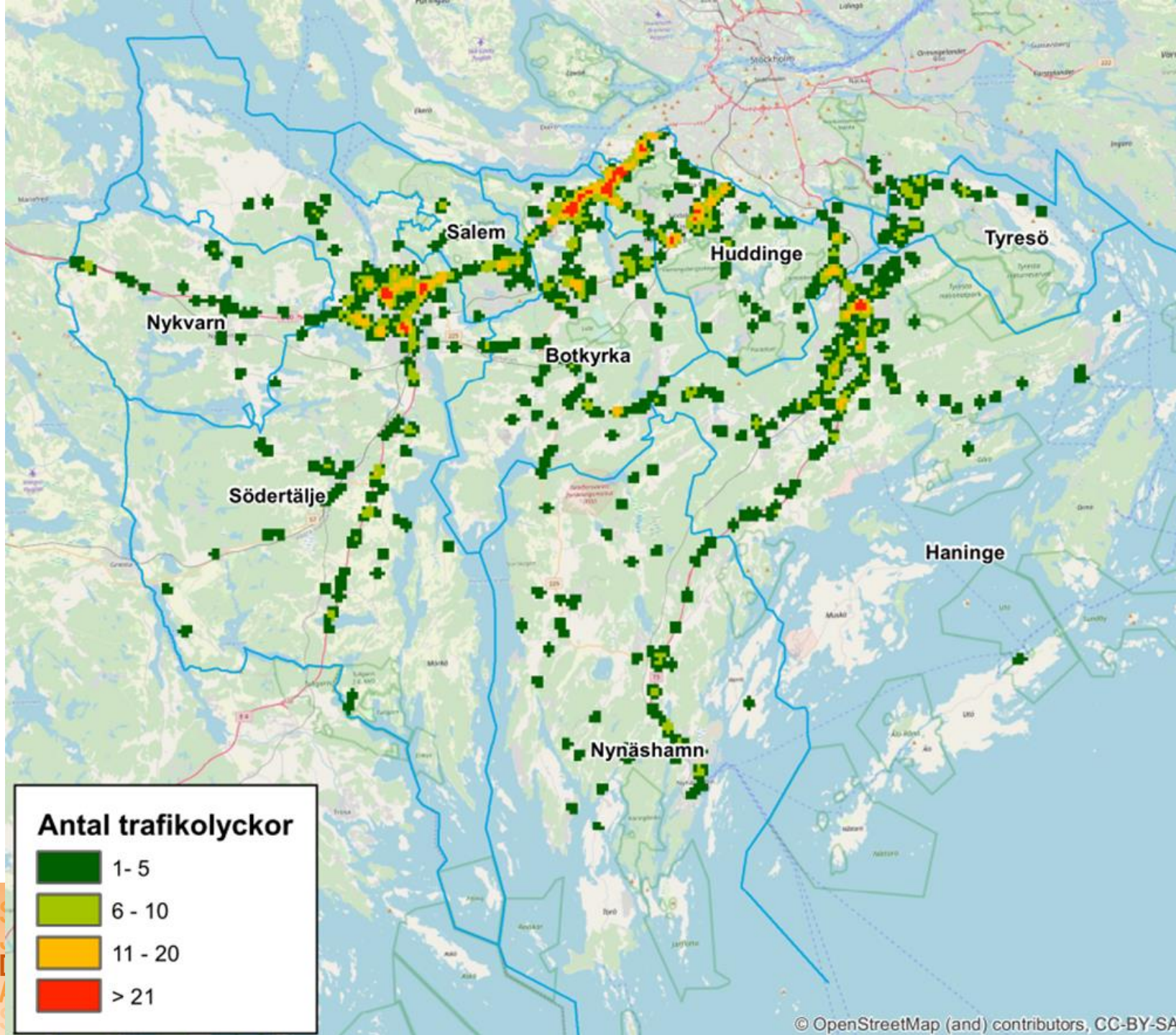
Antal arbetspendlare



X% Andel av utpendling



Olyckor och störning



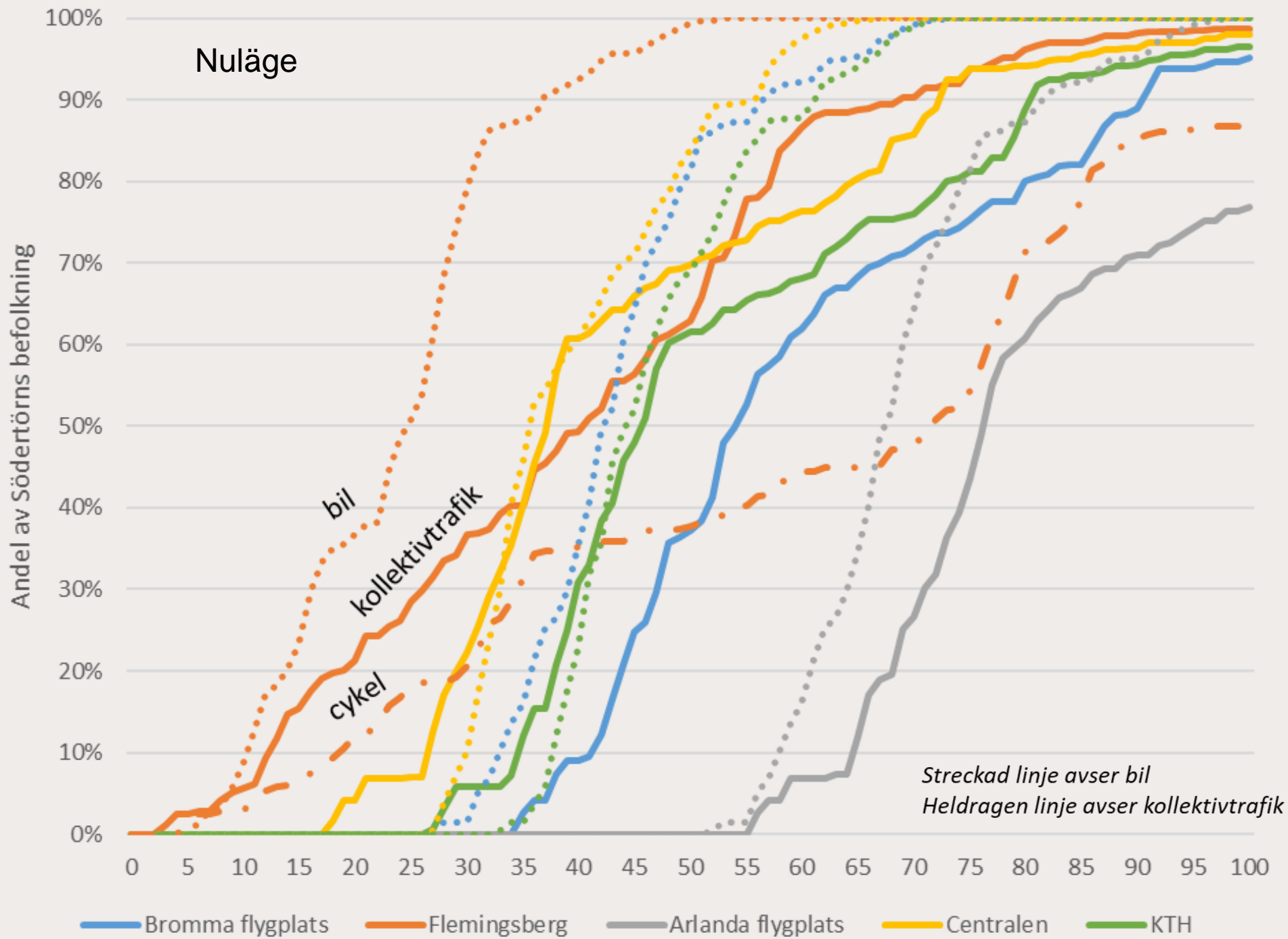


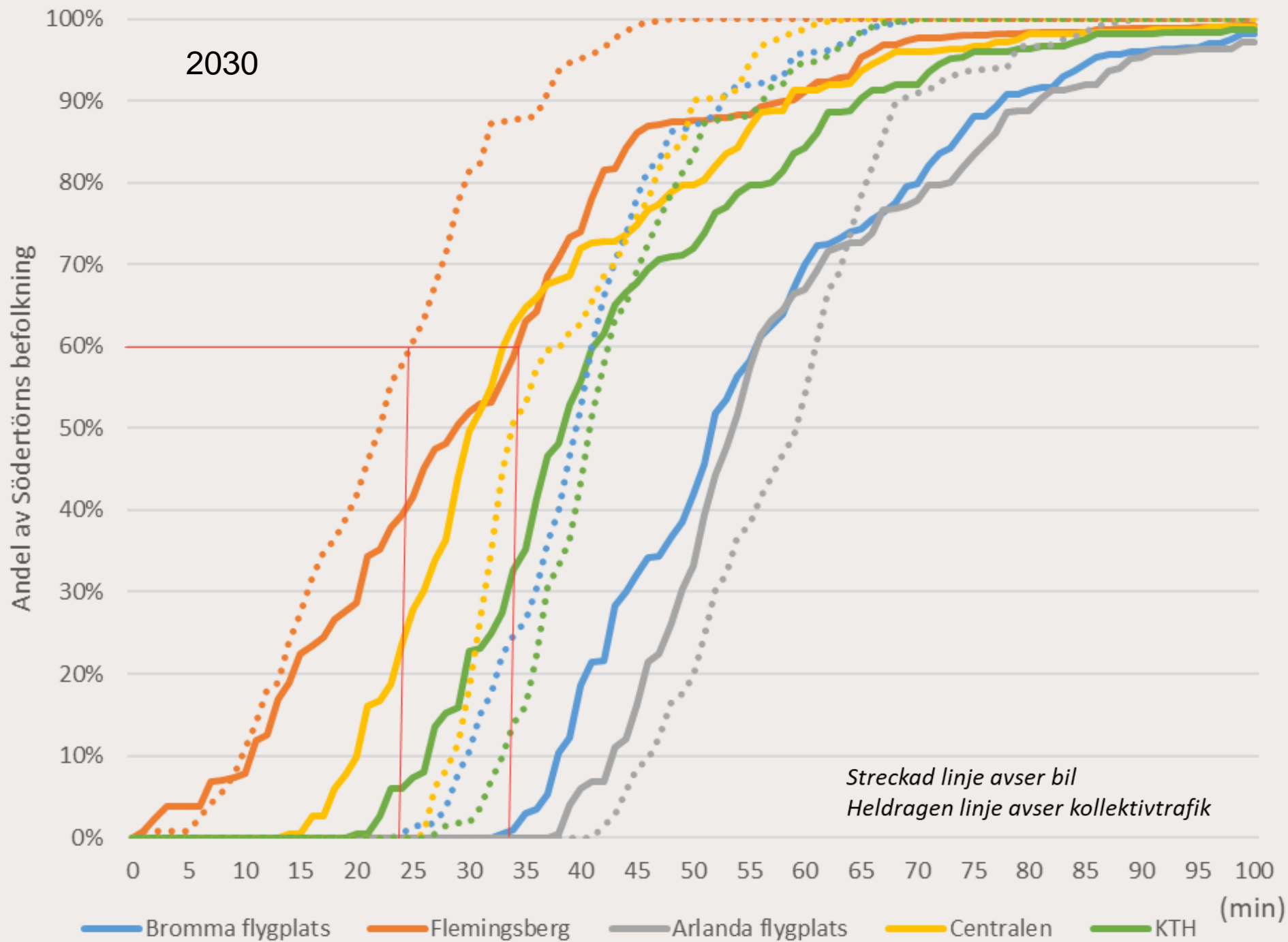
- Olycka med personskada
- Olycka utan personskada

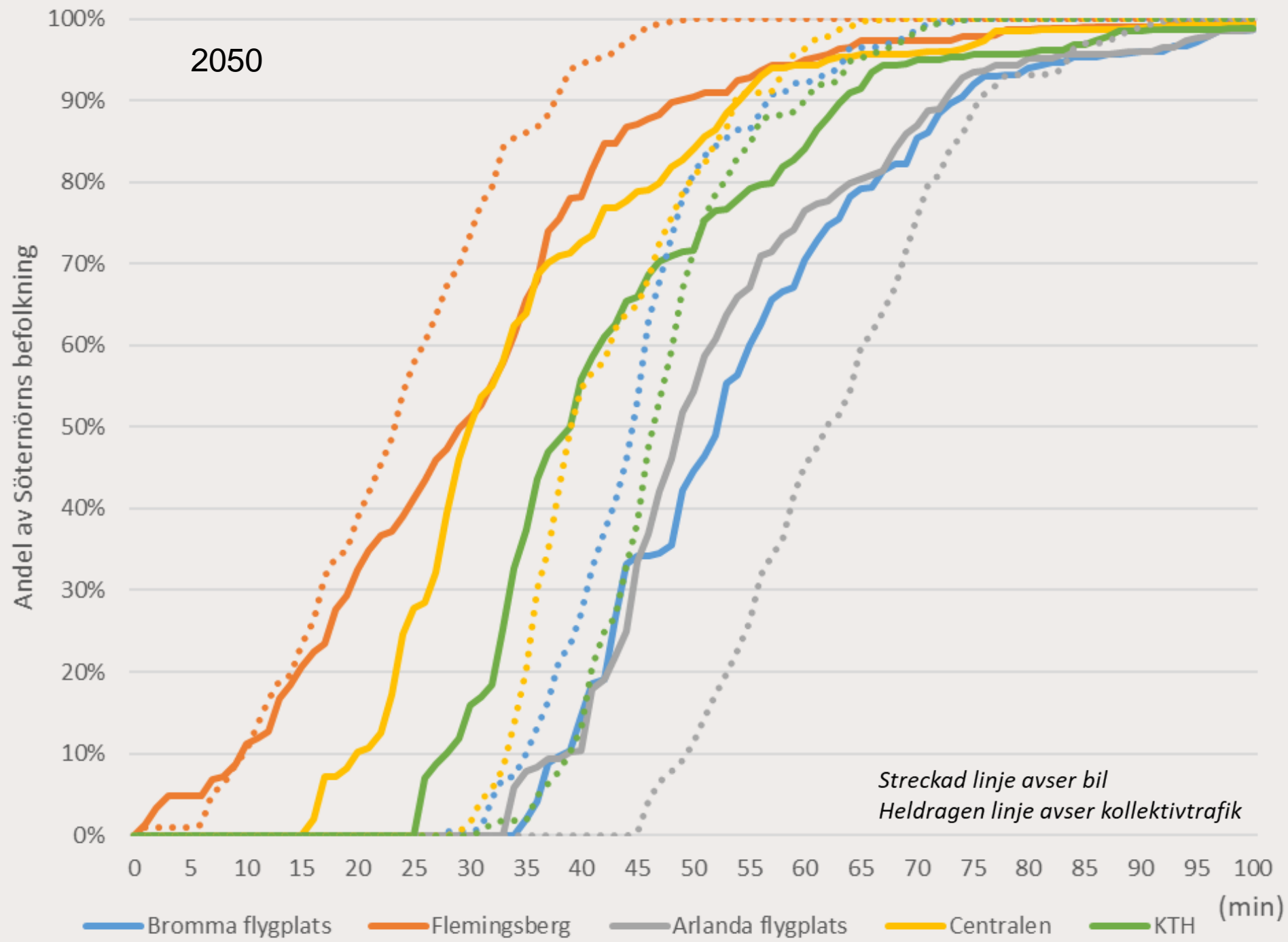
SÖDERTÄLJETYRES
NSALEMSÖDERTÄLJ
NÄSHAMNSALEMSÖD
VARNNYNÄSHAMNSA
SÖDERTÄLJETYRES

ÄLJETYRESÖBOTKY
SÖDERTÄLJETYRES
NSALEMSÖDERTÄLJ
NÄSHAMNSALEMSÖD
ÄLJETYRESÖBOTKY

Tillgänglighet målpunkter





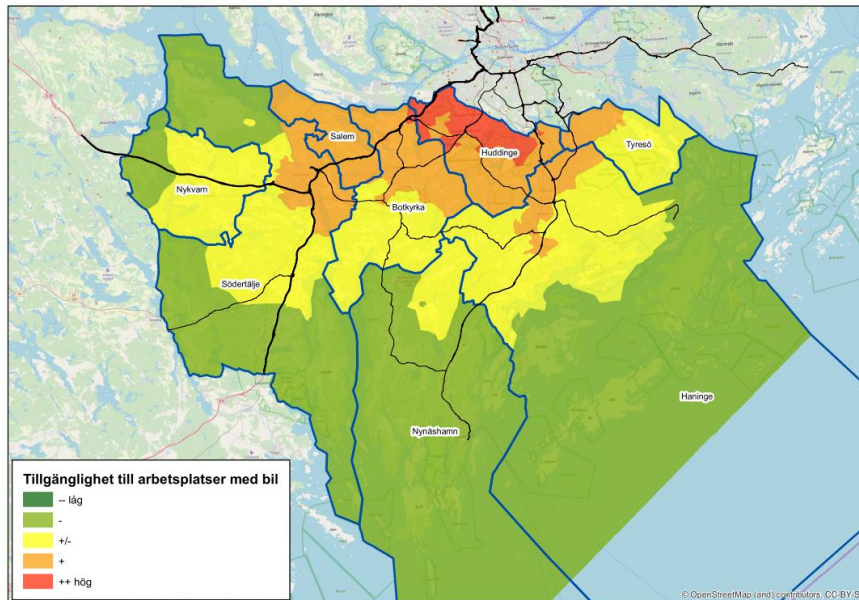


Tillgänglighet arbetsplatser

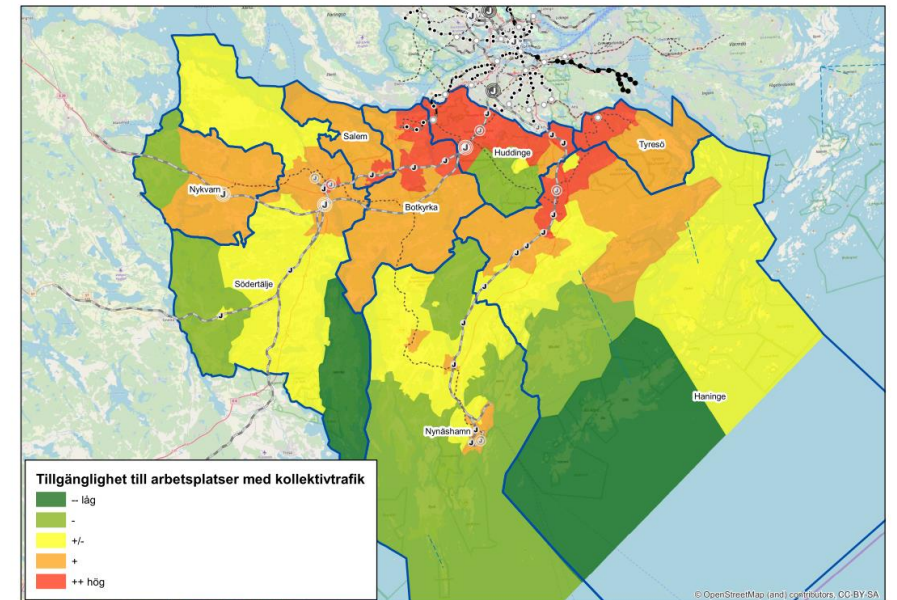
Tillgänglighet till arbetsplatser - Nuläge

42

Med bil



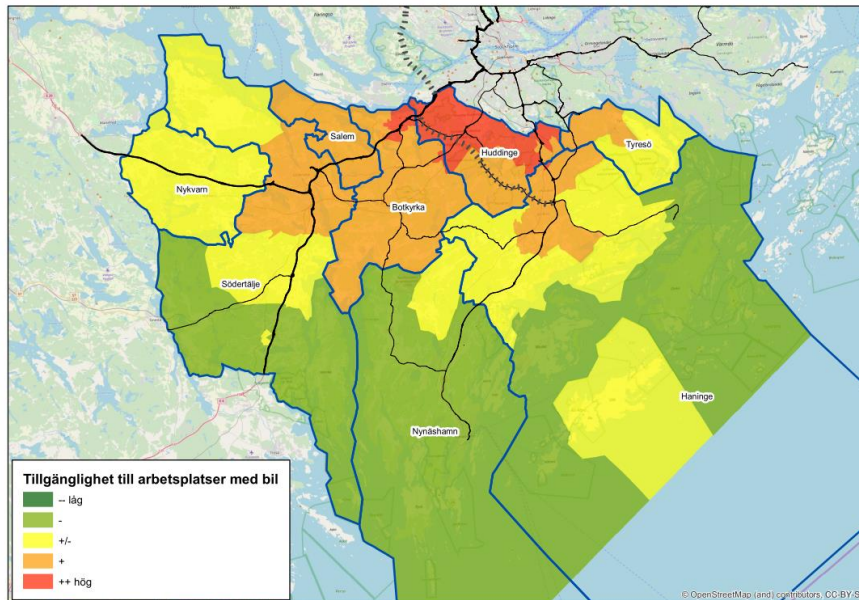
Med kollektivtrafik



Tillgänglighet till arbetsplatser - 2030

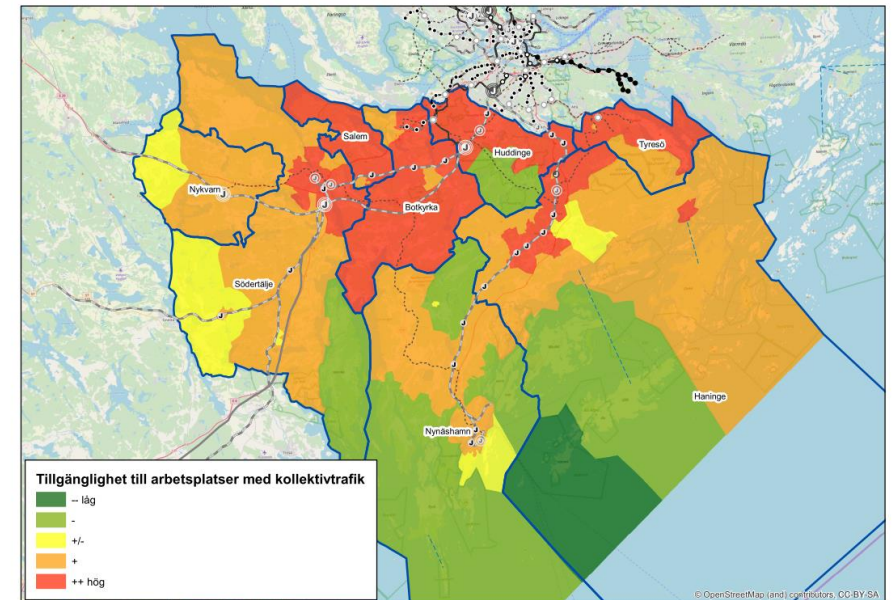
43

Med bil



Tillgängligheten med bil förbättras på grund av en större arbetsmarknad i framtid samt nya objekt som Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn.

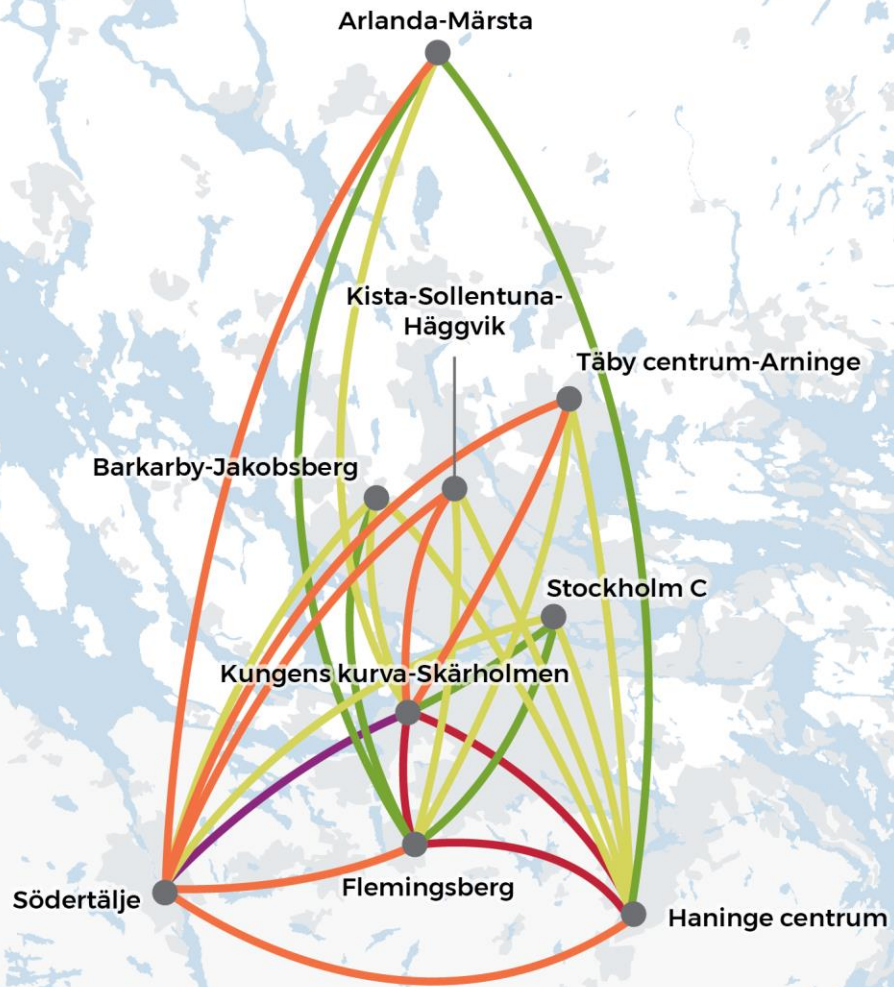
Med kollektivtrafik



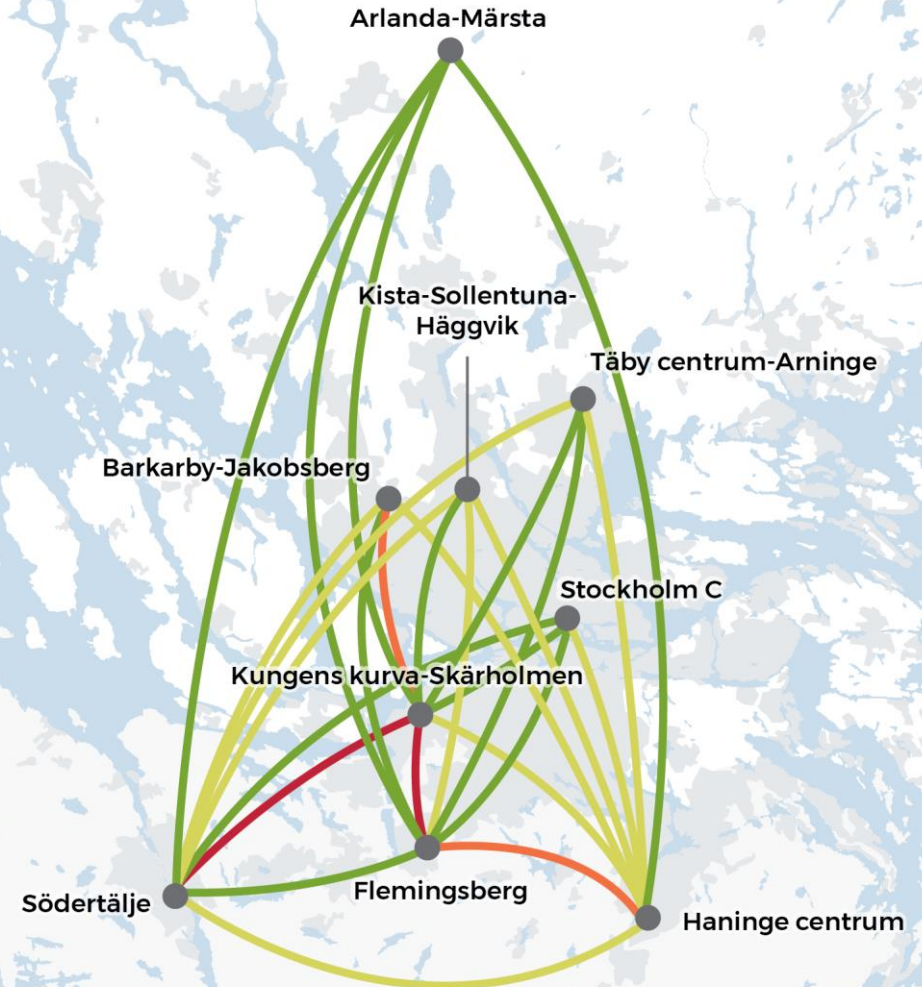
Tillgängligheten med kollektivtrafik förbättras stort på grund av en större arbetsmarknad i framtid samt nya trafikering (nya stomlinjer, högre turtäthet på pendeltåg ...) och objekt (Spårväg syd och Vega station)

Restidskvot mellan regionala stadskärnor

Konkurrens bil/kollektivtrafik nuläge/2030



Nuläge

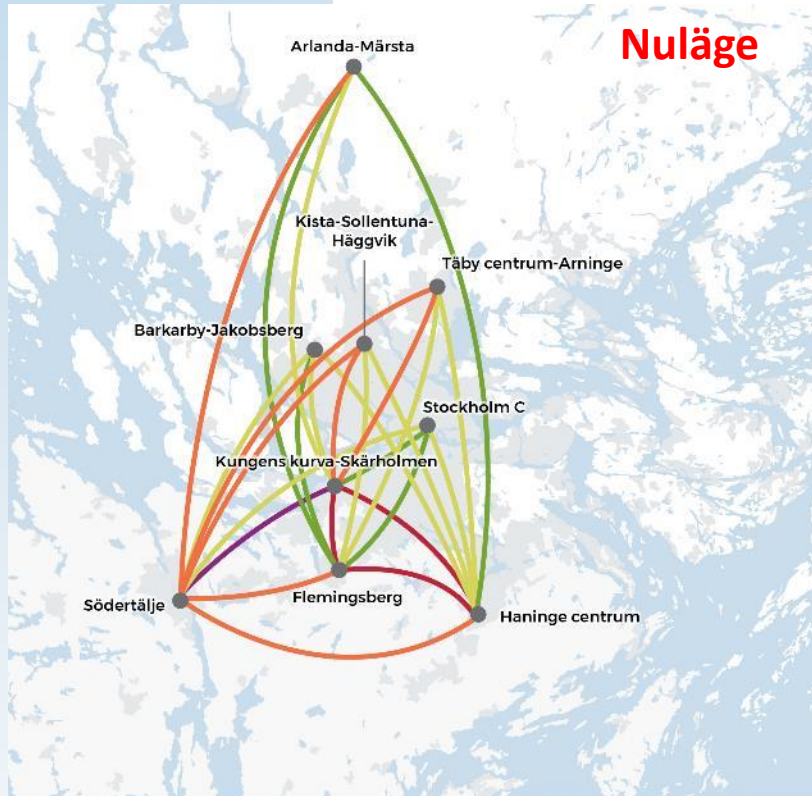


2030

Förbättrad tillgänglighet mellan kärnor

- Konkurrenskraften förbättras för kollektivtrafik mellan många kärnor.
- Förbättrad tillgänglighet till kärnor i norra delen av regionen.
- Visar på en förbättring i möjligheten att knyta samman kärnorna inom regionen.
- Brister kvarstår mellan kärnor på Södertörn tex. Haninge - Flemingsberg
- Det finns en stor potential för fler busslinjer på tvären genom regionen.
- Tvärförbindelsen visar inte tillräckligt stor förbättring för kollektivtrafiken. Troligen krävs större utbud av kollektivtrafik och busskörfält på den nya vägen.
- Stora brister mellan Södertälje och Skärholmen är ett argument för bussar i parallelltrafik på E4/E20.
- En parallell busslinje behöver några stopp längs vägen vid större målpunkter tex. i Botkyrka.
- Restidskvoterna i RUFSS-modellen är för "snälla".

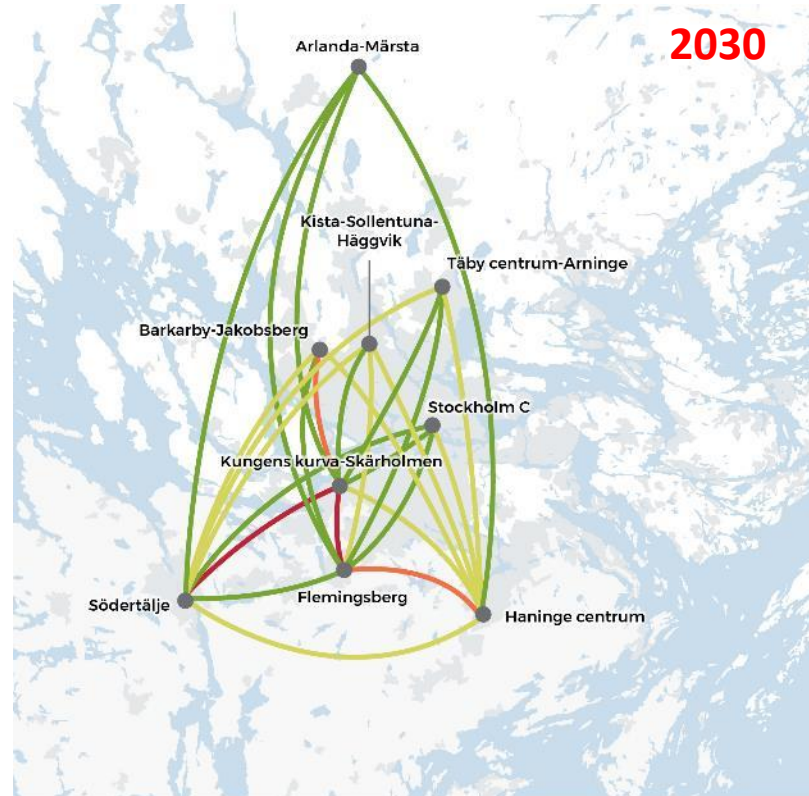
Restidskvot mellan kärnor – Nuläge / 2030 / 2050



Nuläge

Restidskvoter (restid kollektivtrafik/bil) för resor från Södertälje, Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum

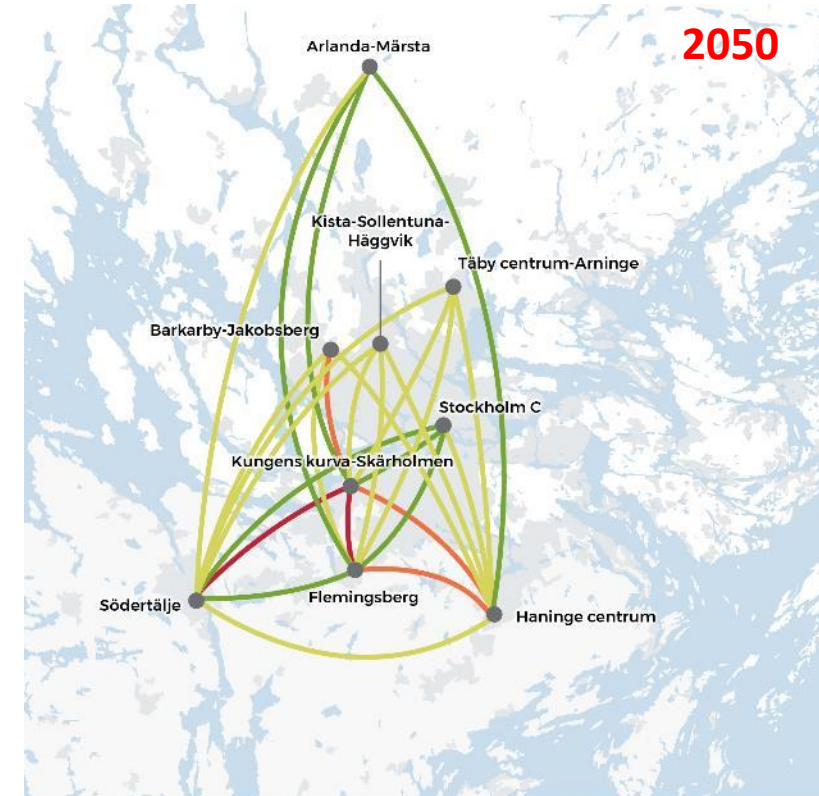
— -1 — 1,1-1,3 — 1,4-1,6 — 1,7-1,9 — 2-



2030

Restidskvoter 2030 (restid kollektivtrafik/bil) för resor från Södertälje, Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum

— -1 — 1,1-1,3 — 1,4-1,6 — 1,7-1,9 — 2-



2050

Restidskvoter 2050 (restid kollektivtrafik/bil) för resor från Södertälje, Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum

— -1 — 1,1-1,3 — 1,4-1,6 — 1,7-1,9 — 2-

- Alla relationer ger en förbättrad restidskvot utom Kungens Kurva-Skärholmen till Barkarby-Jakobsberg på grund av Förbifart Stockholm (dock har restiden förbättras för båda färdmedlen jämfört med nuläget)
- Stark förbättring av restidskvoten kan också ses mellan kärnor inom Södertörn samt till Täby centrum

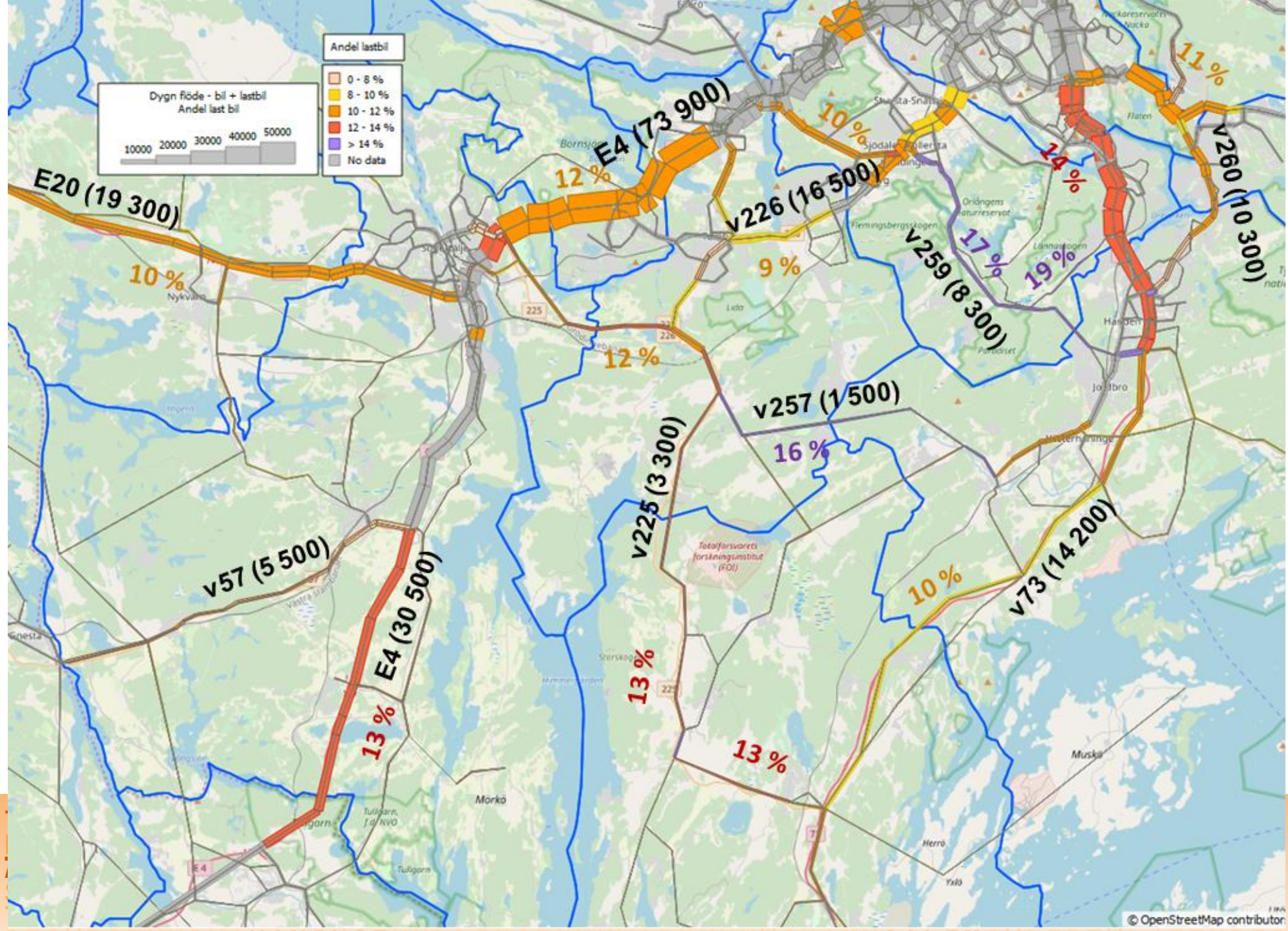
- Liten försämrning av restidskvoten, speciellt till Täby centrum där Östlig Förbindelse gynnar bilanvändare mot kollektivtrafik.

Flöden med tung godstrafik

Godstrafiken kommer att öka

- Tvärförbindelsen kommer att ta hand om en stor andel av godstrafiken från övriga vägnätet.
- På kartorna syns trafikmängden som tjockleken och andelen gods i procent.
- Små bilar och hantverkare syns inte.

Nuläge



SÖDERTÄLJETYRESÖBO
NSALEMSÖDERTÄLJETY
NÄSHAMNSALEMSÖDERT
VARNNYNÄSHAMNSALEM
SÖDERTÄLJETYRESÖBO

2030

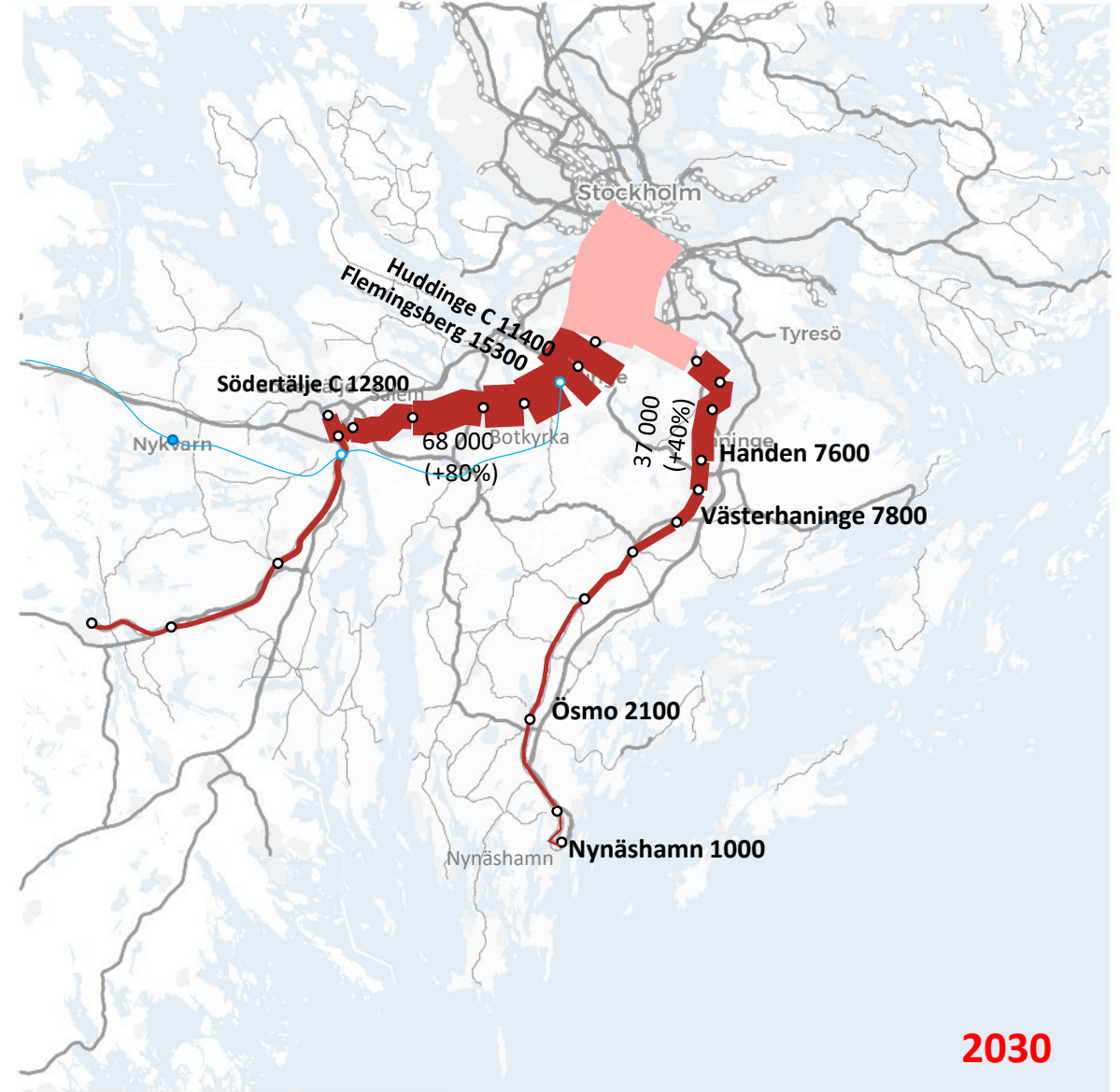
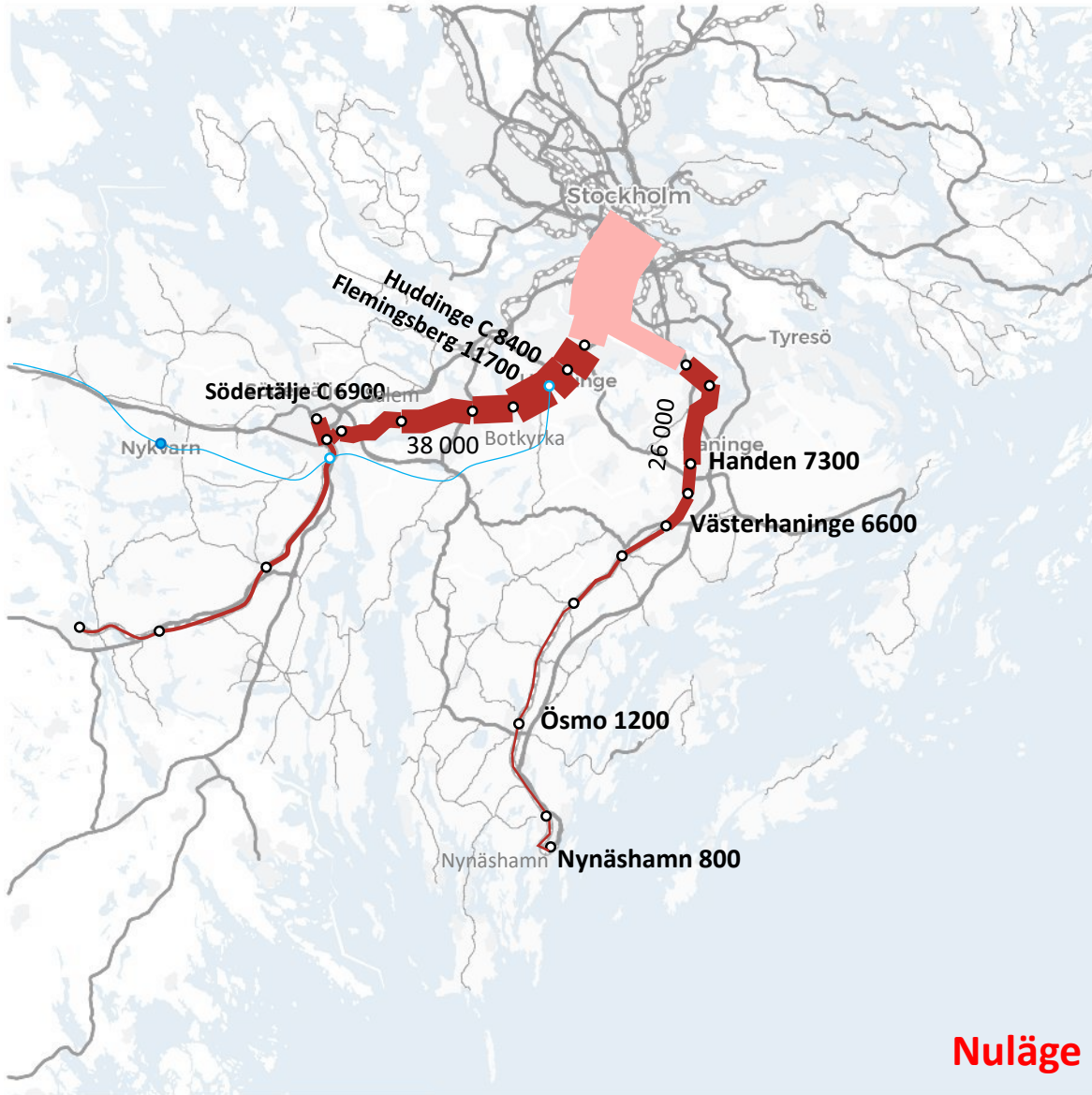


	Nuläge		2030	
	ÅDT	% lastbil	ÅDT	% lastbil
E20	19 300	10%	21 900	9%
E4	73 900	12%	93 600	11%
v 266	16 500	9%	20 100	9%
v 259	8 300	17%		
Tvärförbindelsen			20 000	18%
v 260	10 300	11%	13 000	11%
v 73	14 200	10%	14 700	11%
v 257	1 500	16%	900	18%
v 225	3 300	13%	3 700	13%
E4	30 500	13%	35 200	13%

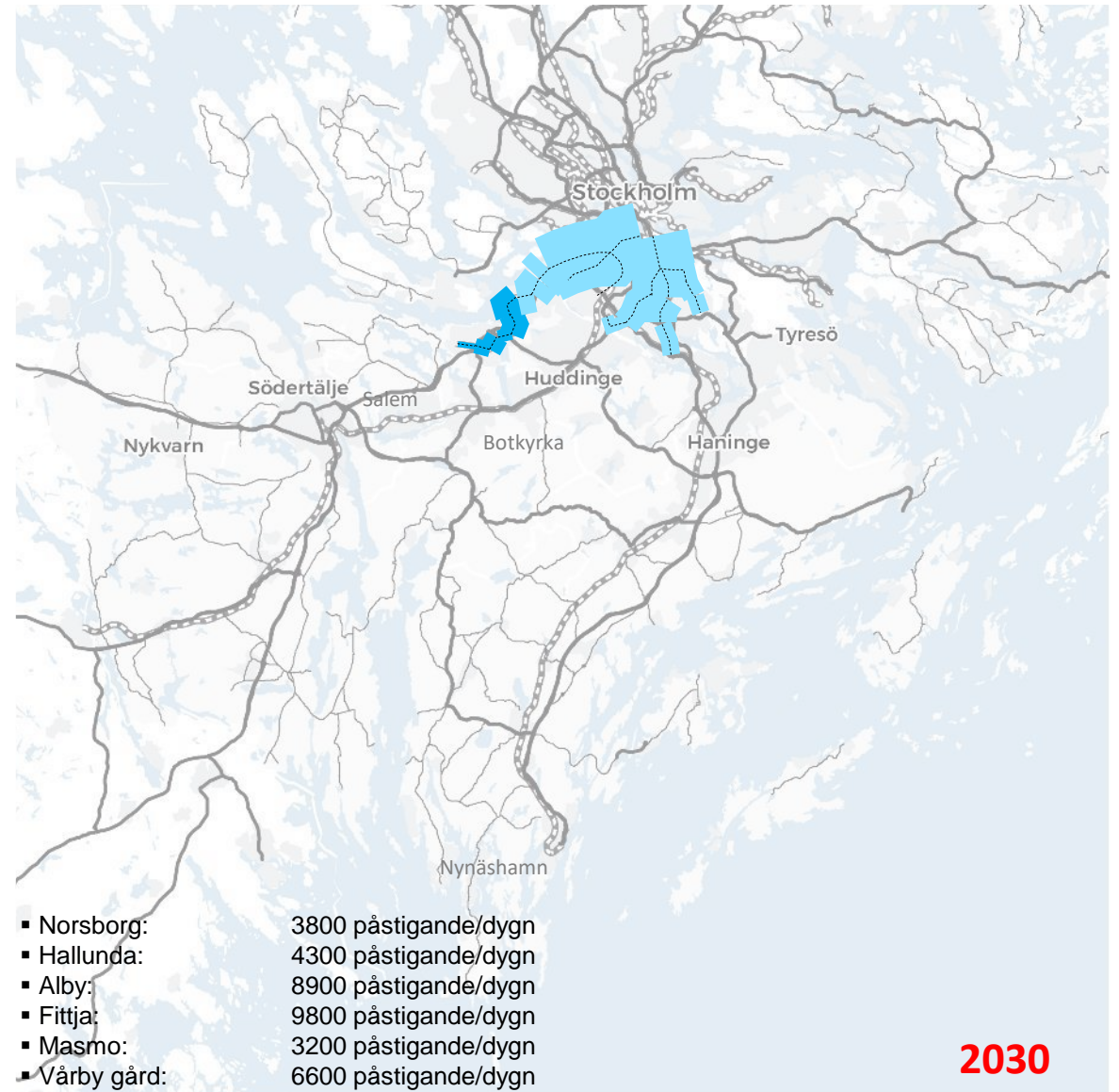
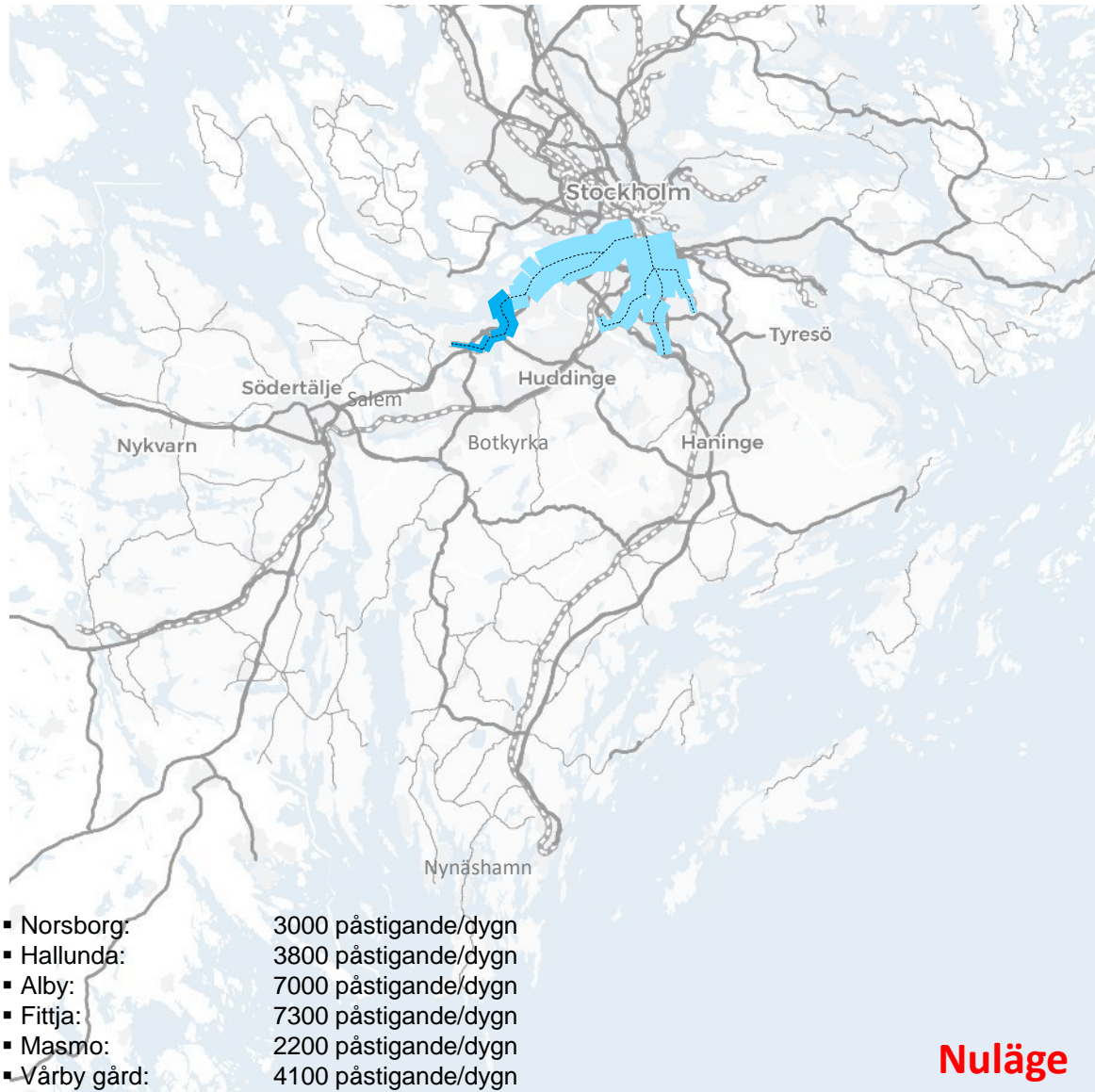
SÖDERTÄLJETYRESÖBOT
NSALEMSÖDERTÄLJETYR
NÄSHAMNSALEMSÖDERTÄ
VARNNYNÄSHAMNSALEMS
SÖDERTÄLJETYRESÖBOT

Resande med kollektivtrafik

Kollektivtrafikresande pendeltåg (Nuläge och 2030)



Kollektivtrafikresande tunnelbana (Nuläge och 2030)



Kollektivtrafikresande buss (Nuläge och 2030)

