



Germund Larsson
Avdelningen för projektutveckling
Telefon: 08-508 275 21
germund.larsson@stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2011-10-20

Inbjudan till samråd, förstudie Spårväg syd. Svar på remiss

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Krister Schultz

Gunnar Jensen

Lars Fyrvald

Sammanfattning

Spårväg syd är en tvärförbindelse från Flemingsberg till Älvsjö via Masmo, Kungens Kurva, Skärholmen och Fruängen. Syftet med spårvägen är att förbättra tillgängligheten till de regionala kärnorna Flemingsberg och Skärholmen – Kungens Kurva samt att binda samman tunga radiella spårssystem. Exploateringskontoret har deltagit i framtagandet av den Förstudie som SL driver för att studera möjligheterna att bygga en spårväg eller förbättra busstrafiken längs den aktuella sträckan. Tjänsteutlåtandet är ett svar på SL:s samråd kring Spårväg syd.

Förstudien kommer fram till att det finns flera sträckningar som är fysiskt möjliga att bygga, men att det inte är samhällsekonomiskt motiverat att bygga Spårväg Syd. SL föreslår i stället att en optimering av busstrafiken bör utredas i samarbete med SL:s stamnätsstrategi. Ett sådant bussalternativ kan ses som en stegvis förstärkning av kollektivtrafiken, där åtgärder för att öka bussens framkomlighet görs etappvis och anläggningen vid framtida behov kan konverteras till spårväg. Exploateringskontoret tar inte ställning till valda alternativ, men konstaterar att



det är negativt för stadens planering om inte processen mynnar fram i att så få alternativ som möjligt väljs.

Bakgrund

Förutsättningar

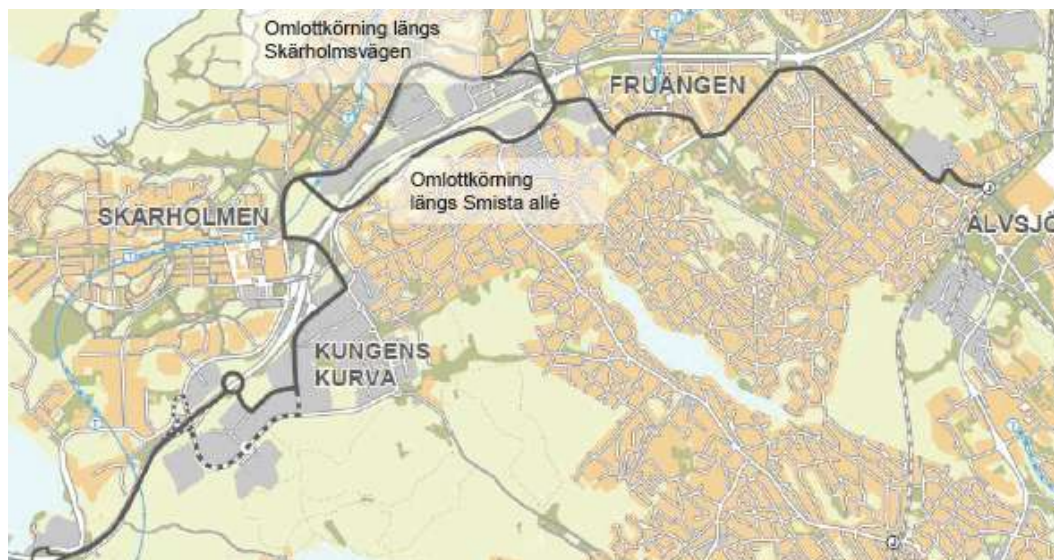
Stockholmsregionen växer kraftigt, samtidigt som samhället föresatt sig att minska sin klimatpåverkan. Detta skapar ett behov av nya investeringar i klimatsmart kollektivtrafik.

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010, pekas Flemingsberg och Kungens Kurva/Skärholmen ut som stadskärnor med stark utvecklingspotential. I Stockholms översiktsplan nämns Älvsjö, Fruängen och Skärholmen som tyngdpunkter. Bägge styrdokument pekar på vikten av bättre tillgänglighet till och sammankoppling av kärnorna.

Spårväg syd

Spårväg syd är en tvärförbindelse som syftar till att förbättra tillgängligheten till och mellan de regionala kärnorna Flemingsberg och Kungens Kurva – Skärholmen, samt att skapa ett tydligt kollektivtrafiksystem i området. Dessutom förbinder den tunnelbana, pendel- och regionaltåg. I förstudien studeras inte bara spårväg, utan också lösning med buss och BRT (Bus Rapid Transfer, snabb bussbana separerad från övrig trafik).

Spårväg Syd finns med i Stockholmsöverenskommelsen från 2007 och RUFS 2010. I länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021 finns 500 mnkr avsatta för en första etapp av Spårväg Syd, mellan Flemingsberg och Skärholmen via Kungens Kurva.



Bussalternativet, föreslagen sträckning

Förstudien

SL studerar möjligheten att bygga en spårväg alternativt förbättra busstrafiken längs ovan nämnd sträcka. Processen följer lagen om byggande av järnväg och har en förstudie som sitt första steg. Förstudien syftar till att översiktligt pröva olika lösningar för att se vilka som är genomförbara med rimliga konsekvenser för bl a miljön, ekonomin, övrig trafik och omkringliggande samhälle. Under förstudien har ett tidigt samråd hållits, där exploateringsnämnden under december 2010 tog upp ärendet för beslut. Syftet med det tidiga samrådet är att allmänhet, myndigheter och organisationer ska kunna bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i planeringen och att deras synpunkter inarbetas i ett tidigt skede. Kontoret har tillsammans med Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Trafikverket och Huddinge Kommun getts möjlighet att delta i det löpande arbetet i förstudien.

En förstudie enligt lagen om byggande av järnväg ska vara trafikslagsneutral. Därför diskuteras förutom Spårväg syd även två olika bussalternativ; en mera traditionell lösning med förstärkt busstrafik och ett BRT-alternativ, dvs ett alternativ med snabbgående bussar som ges egen körbana, helt separerad från övrig trafik.

Det remitterade materialet finns tillgängligt på SL:s webbplats, <http://sl.se/sv/Om-SL/SL-planerar-och-bygger/Sparvag-Syd/Forstudie-pa-remiss/>



Kvarvarande spårvägsalternativ, Älvsjö-Fruängen



Kvarvarande spårvägsalternativ, Fruängen-Skärholmen

Förstudiens slutsatser

Den viktigaste slutsatsen från förstudien, är att det enligt SL inte är samhälls-ekonomiskt motiverat att genomföra en utbyggnad av Spårväg Syd. Man menar däremot att det på kort sikt är intressant att förbättra busstrafiken.

SL menar att Spårväg på längre sikt kan bli intressant. Detta kräver dock att en mer omfattande exploatering sker, än vad kommunerna under arbetet med framtagandet av förstudien kunnat presentera. Förstudien visar flera olika sträckningar där en spårvägsutbyggnad är möjlig att bygga.

SL föreslår att nästa steg, ifall man, som föreslås, går vidare med ett bussalternativ, bör vara studier av dragningar optimerade för bussens förutsättningar, vilka framkomlighetsåtgärder som bör vidtas och vilken grad av separering från övrig trafik som ska eftersträvas. Ett bussalternativ möjliggör etappvis separering av busstrafiken från övriga trafikslag, och kan ses som ett första steg mot BRT och möjligen konvertering till spårväg.

Om SL i stället väljer att direkt starta arbetet med BRT eller spårväg, kommer en fortsatt planering att krävas, i huvudsak i den kommunala planprocessen för BRT och enligt Lagen om byggande av järnväg för spårvägslösningen. I sistnämnda fall är nästa steg en järnvägsutredning.

Kontorets synpunkter och förslag

Exploateringskontoret har inga synpunkter på förstudiens viktigaste slutsats, Spårvägens samhällsekonomiska olönsamhet, utan kan bara konstatera att kontoret håller med SL om att det förefaller möjligt att hitta genomförbara spårvägsdragningar mellan Älvsjö och Skärholmen via Fruängen.

Slutsatsen i sig väcker dock nya frågor. Bör stadens spårreservat finnas kvar, eller ska staden i fortsatt planering i stället reservera utrymme för en utbyggd buss- trafik, enligt föreslagen sträckning? Kontoret har inga synpunkter på föreslagen sträckning för sådant bussalternativ, men kan konstatera att den stämmer väl överens med föreslagna större exploateringsprojekt, som gynnas av en god kollektivtrafikförsörjning.

När det gäller spårvägsalternativet redovisas flera alternativa sträckningar. På flera platser finns känslig natur- eller kulturmiljö, där den detaljeringsgrad som förstudien genomförts med, inte räcker till för att välja väg. Detta gäller t ex hur Älvsjöskogen ska kunna passeras utan att Spårvägen utgör en barriär för de stadsområden som har skogen som viktigaste rekreatjonsområde. Samma sak gäller anslutningen till Älvsjö Centrum, där en tidigare studerad anslutning till det planerade resecentrumet vore att föredra, framför ett helt nytt reservat längs Götalandsvägen. Detta förutsätter dock en anslutning söderifrån, genom Älvsjös äldre delar, som måste studeras noggrant. Också en spårvägspassage förbi Fruängens Centrum förutsätter studier med en högre detaljeringsgrad.



Exploateringskontoret menar också att ett spårreservat längs Skärholmsvägen måste förutsätta att spårvägen ges en utformningstyp som är både utrymmes-effektiv och som innebär att spårvägen kan bli en del av den stadsmiljö som staden vill åstadkomma. Kontoret är positivt till en ny Skärholmsväg som ett starkt kollektivtrafikstråk och ser positivt på reservat som möjliggör särskilda bussfiler eller gatuspårvägstrafik. Spårvägstrafik på särskild bana kan dock, både av stadsbildsskäl och av exploateringsekonomiska skäl, vara svår att kombinera med en större bostadsutbyggnad längs Skärholmsvägen. Kontoret avser att under återstoden av 2011 föra planeringen av den östra tredjedelen av Skärholmsvägen, delen inom stadsdelen Bredäng, in i ett intensivare skede. Kontoret ser fram emot att föra vidare diskussioner med SL om hur reservatet ska hanteras i den fortsatta planeringen.

För spårvägens alternativ Vantörsvägen, via Älvsjöskogens norra kant, har flera problem framkommit, där alternativet Älvsjövägen framstår som enklare att genomföra.

Kontoret menar att det kan vara en fördel att förstudien och efterföljande process leder fram till att så få sträckningar som möjligt väljs för ett förstärkt kollektivtrafikstråk. Att hålla flera korridorer öppna kan innebära svårigheter för staden. I flera fall finns det risk för att pågående stadsutvecklingsprojekt fördröjs, eftersom oklarhet råder om gatuutformningen längs spår- eller bussvägens alternativa korridorer.

Kontoret föreslår att Exploateringsnämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på samrådsförslaget.

Slut