



Handläggare: Anna Ambjörn
Telefon: 08- 508 22 048

Till
Hägersten-Liljeholmens
stadsdelsnämnd 2011-10-27

Remiss - Förstudie Spårväg syd

Förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden godkänner och översänder tjänsteutlåtandet som svar på remissen till kommunstyrelsen och till AB Storstockholms lokaltrafik.
2. Paragrafen hanteras med omedelbar justering.

Maria Mannerholm
Stadsdelsdirektör

Gunnar Ohlsén
Avdelningschef

Sammanfattning

AB Storstockholms lokaltrafik har genomfört en förstudie angående Spårväg syd med anledning av befolkningsutvecklingen i regionen. Studien har utgått ifrån regionala målsättningar och är tänkt att främja utvecklingen av de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva/Skärholmen. I förstudien har tre alternativ studerats: ett bussalternativ, ett BRT-alternativ (Bus Rapid Transport) samt ett spårvägsalternativ. För samtliga alternativ diskuteras sträckningen Flemingsberg – Masmo – Kungens kurva/Skärholmen – Fruängen – Älvsjö.

Utifrån genomförda trafikanalyser och projektmålen redovisas slutsatsen att resandeunderlaget inte motsvarar den volym då spårväg bör övervägas.

Förvaltningen anser utifrån de mål och intentioner som finns för Stockholms utveckling, där visionen för söderorts utveckling utgör en väsentlig del, samt utifrån redovisade miljöaspekter att en satsning på spårtrafik är det mest långsiktigt hållbara alternativet.

Bakgrund

En förstudie för Spårväg syd från AB Storstockholms lokaltrafik (SL) har inkommit till stadsdelsnämnden för yttrande. Remissen har skickats dels direkt från SL och dels via kommunstyrelsen. Yttrande önskas senast 28 oktober till kommunstyrelsen och den 30 november till SL. Allmänheten har också möjligheter att lämna synpunkter till och med den 30 november.

Ärendet

Stockholms befolkning växer vilket för med sig ett ökat behov av resor och ställer stora krav på den framtida infrastrukturen. Flemingsberg och Kungens kurva/Skärholmen är utpekade som regionala stadskärnor i utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010. Syftet bakom den flerkärniga strukturen är att motverka gles och spridd bebyggelse som skapar ineffektiv markanvändning och ger dåligt underlag för kollektivtrafik. För att de regionala kärnorna ska kunna utvecklas krävs en hög tillgänglighet, här främst i form av goda möjligheter att resa till viktiga målpunkter såsom arbetsplatser. För att fler människor ska kunna nå de yttre stadskärnorna med kollektivtrafik krävs nya tvärförbindelser som knyter kärnan till spårsystemen in mot centrala Stockholm.

Syftet med förstudien är att hitta genomförbara åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken till de regionala stadskärnorna med en sträckning längs Flemingsberg – Masmo – Kungens kurva/Skärholmen – Fruängen – Älvsjö. En sådan förbindelse innebär även bättre möjligheter till resor i tvärled med byten till Pendeltåget i Flemingsberg och Älvsjö samt till Tunnelbanan i Skärholmen, Fruängen och Masmo.

Arbetet med förstudien har skett i nära samråd med en rad aktörer. Bland annat har de berörda kommunerna ingått i en arbetsgrupp och referensgrupp. Samråd med allmänheten och andra intressenter genomfördes hösten 2010.

I förstudien studeras möjliga åtgärder enligt en så kallad fyrstegsprincip, vilket innebär att mindre åtgärder rekommenderas före större, om de löser det aktuella problemet. Tre olika transportmedelsalternativ studeras; bussalternativ, BRT och spårväg. BRT är en förkortning av Bus Rapid Transit och innebär att busstrafiken får en helt egen körbana för att erhålla en hög hastighet och att hållplatserna anpassas för snabba stopp.

Trafikanalyser som har genomförts inom förstudien visar att resandeunderlaget inte motsvarar den volym då spårväg bör övervägas enligt nyckeltal som tagits fram inom SL:s pågående arbete med en stomnässtrategi. Behovet av åtgärder

utvärderas också utifrån projektmålen som sammanfattas som ”En attraktiv kollektivtrafik”:

- Skapa ett robust och långsiktigt hållbart transportsystem i sektorn.
- Binda samman de radiella stråken.
- Binda samman områden med hög täthet av befolkning och arbetsplatser.
- Öka kollektivtrafikresandet och för att gynna miljön
- Ge högkvalitativ och effektiv kollektivtrafik med hög punktlighet och god komfort.

Behovet av åtgärder har även utvärderats mot målet ”En ekonomiskt effektiv kollektivtrafik” utifrån investeringskostnader och samhällsekonomiska aspekter.

Utifrån analysen av de olika alternativens måloppfyllelse och utifrån de samhällsekonomiska slutsatserna bedöms resandeunderlaget vara för litet för en spårvägsutbyggnad. En lösning på utbyggnaden som föreslås är att bygga ut förbindelsen i etapper, där buss kan vara en snabbare och billigare föregångare till BRT och Spårväg. Sträckan mellan Flemingsberg och Skärholmen anges som en lämplig första etapp.

I Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021 finns 500 miljoner avsatta för start av en första etapp av Spårväg syd, mellan Flemingsberg och Kungens kurva. Etappen anses vara viktig för att binda ihop dessa regionala stadskärnor. Även i RUFS utpekas denna etapp för att påbörjas före år 2020, med förlängningen från Skärholmen till Älvsjö före 2030.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för samhällsplanering.

Förvaltningens synpunkter

Enligt den regionala utvecklingsplanen RUFS 2010 ska Stockholmsregionen gå mot en mer flerkärning region, där Skärholmen- Kungens kurva och Flemingsberg är utpekade som regionala kärnor. Stockholm stad har också tagit fram en vision om utvecklingen av söderort med ett ökat utbud av arbetsplatser, bostäder och förbättrad infrastruktur mm. Fruängen är utsett som tyngdpunkt i den nya översiktsplanen för Stockholm, med potential att utvecklas som en viktig nod i söderort. Det finns också ett intresse hos centrumägaren och staden att utveckla Fruängens centrum i fråga om bostäder, verksamheter och trafikfrågor mm. Ny infrastruktur i form av spårvägar medför investeringar i nya bostäder och andra projekt i större utsträckning än vad nya busslinjer ger. Längs den föreslagna

sträckningen finns också redan flera kommande bostads- och utvecklingsprojekt som skulle gynnas av en spårväg.

Staden arbetar sedan länge med söderortsvisionen. Här finns en reell möjlighet att göra en satsning som främjar söderort på ett långsiktigt och positivt sätt, som bäddar för kommande investeringar i arbetsplatser, bostäder och andra publika verksamheter längs spårvägen. Förvaltningen tror att en busslösning i ett initialt skede fördröjer en investering i spårväg och i slutändan kanske även innebär att spårväglösningen uteblir.

Bussalternativen riskerar också att vara ett alltför osäkert alternativ vad gäller framkomlighet i högttrafik. Bussarna förslås att köra omlott Smista allé/Skärholmsvägen med varannan buss längs respektive sträckning. Detta skapar osäkerhet hos trafikanterna och begränsar deras möjligheter att välja avgångstider eftersom inte alla bussar går exakt samma sträckning. En hel del problem kommer enligt utredningen också att uppstå för en busslinje under byggnationen av Förbifart Stockholm med en alternativ och mer omständlig körsträcka vid Kungens kurva.

Om alternativet spårväg väljs så redovisas alternativa dragningar av spårvägen på vissa ställen. Mellan Fruängen och Älvsjö finns tre alternativ, förvaltningen anser att någon av de två alternativ där spårvägen går in genom Fruängen definitivt bör väljas. Det främjar fler resande än om sträckningen går längs E4 och endast angör Fruängen norr om Tunnelbanestationen vid E4.

När det gäller alternativa sträckningar från Fruängen och vidare till Skärholmen så förespråkar förvaltningen en sträckning längs Skärholmsvägen eftersom det avsevärt kan förbättra tillgängligheten till Sättra industriområde.

För sträckningen genom Fruängen föreslås två alternativa dragningar, en längs Fruängsgatan och Mickelsbergsvägen och en genom tunnel under naturmark vid Fruängens gamla IP vidare längs med Vantörsvägen. Båda angör vid tunnelbanans norra del. Sträckningen via Mickelsbergsvägen och Fruängsgatan förefaller att vara den mest lämpliga sträckningen som också täcker en större del av Fruängen än sträckningen längs E4. Förvaltningen har dock inga mer ingående synpunkter i fråga om dessa två alternativa sträckningar utan ser det som mest viktigt att spårvägens sträckning går in genom Fruängen och ger möjlighet för så många resenärer som möjligt att enkelt kunna nå spårvagnen.



I förstudien anges att spårväg är att föredra framför BRT med avseende på luft, klimat, naturmiljö, vatten, våtmark, försurning, kulturmiljö, rekreation och stadsbild. Om förnyelsebart drivmedel används i bussarna minskar den negativa effekten och BRT är fördelaktigt ur bullersynpunkt. Spårvägsalternativet framstår dock även ur miljösynpunkt som det bästa alternativet anser förvaltningen.

Bilaga

1. Remissen finns att läsa på SL:s hemsida www.sl.se/sparvagsyd