



Handläggare: Marie Broberg  
Telefon: 08 508 14 050

Till  
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

## **Förstudie för Spårväg syd - remissvar**

### **Förvaltningens förslag till beslut**

Förvaltningens tjänsteutlåtande åberopas som yttrande till AB Storstockholms Lokaltrafik.

Leif Sjöholm  
Stadsdelsdirektör

### **Sammanfattning**

Förstudien handlar om möjligheten att förbättra kollektivtrafiken utmed sträckan Flemingsberg – Masmo – Skärholmen/Kungens kurva – Fruängen – Älvsjö. Effekter av olika åtgärder studeras tillsammans med tre olika transportmedelsalternativ; bussalternativ, BRT (Bus Rapid Transport, där busstrafik har helt avskild körbana med ca 1000 m i medeltal mellan hållplatser) och spårväg. Förstudien visar bussalternativet är det alternativ som är bäst ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Förvaltningen anser att det är viktigt att en utveckling av spårvägen sker i kombination med utveckling av snabba och täta förbindelser i tvärled mellan Skarpnäck, Farsta, Högdalen, och Älvsjö. God tillgänglighet till Älvsjö förbättrar möjligheten att enkelt kunna ta sig till den regionala kärnan Skärholmen/Kungens kurva och dess stora serviceutbud och många arbetsplatser. Samtidigt blir de folkrika stadsdelarna i södra Stockholm, och den arbetskraftspotentialen som finns där, mer tillgängliga för den regionala kärnan och de verksamheter som finns där. Spårvägen är viktig, och det är viktigt att det är just spårvägsalternativet som även i fortsättningen utreds för indikera på en långsiktig satsning i Stockholms och Stockholmsregionens södra delar.



## Ärendets beredning

Detta ärende har beretts av staben.

## Bakgrund

Förstudien handlar om möjligheten att förbättra kollektivtrafiken utmed sträckan Flemingsberg – Masmö – Skärholmen/Kungens kurva – Fruängen – Älvsjö. Syftet med förbindelsen är att öka tillgängligheten till de regionala stadskärnorna Skärholmen/Kungen kurva och Flemingsberg. Förbindelsen innebär bättre möjligheter till resor i tvärled med byten till pendeltåg i Flemingsberg och Älvsjö samt till tunnelbana i Skärholmen, Fruängen och Masmö. I förstudien har olika trafikslag och olika sträckningar studerats.

En utbyggnad av Spårväg syd ingår i den regionala utvecklingsplanen RUF 2010. En etappstart ingår även i Länstransportplan 2010-2021 med en statlig medfinansiering på 500 miljoner kronor. Förstudien för Spårväg syd är nu ute på remiss.

## Ärendet

I förstudien studerar SL hur kollektivtrafiken kan utvecklas för att stödja utvecklingen av de regionala stadskärnorna i området. Möjliga åtgärder studeras enligt fyrstegsprincipen, vilket innebär att mindre åtgärder rekommenderas före större satsningar på ny infrastruktur, om de löser det aktuella problemet. Behovet av ny förbindelse, områdets förutsättningar, övergripande miljö, lämpliga sträckningar och effekter av olika åtgärder studeras tillsammans med tre olika transportmedelsalternativ; förbättrad busstrafik, BRT (Bus Rapid Transport, där busstrafik har helt avskild körbana med ca 1000 m i medeltal mellan hållplatser) och spårväg.

Förbättrad busstrafik är ett sätt att stärka tillgängligheten till de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva/Skärholmen är att. Exempelvis kan restiderna förkortas genom att framkomligheten för bussarna förbättras. En teoretisk bussdragning har tagits fram för att kunna vara ett jämförbart alternativ till BRT och spårväg. Om detta alternativ ska implementeras bör dock dragningen optimeras utifrån bussens förutsättningar och samordnas med befintlig busstrafik i södra Stockholm.

BRT-alternativet i denna studie innebär att en bussbana anläggs som är helt separerad från övrig trafik. Sträckningen är exakt densamma som för en eventuell spårväglösning och är möjlig att bygga ut till en spårväg i ett senare skede,

genom att samtliga broar, tunnlar och körbanor är anpassade till kraven för spårtrafik.

Spårvägen har studerats i flera utredningar sedan början av 2000-talet. Ett flertal olika möjliga sträckningar har även analyserats. Trafikanalyser som har genomförts inom förstudien visar emellertid att resandeunderlaget inte motsvarar den volym då spårväg bör övervägas enligt nyckeltal som tagits fram inom SL:s pågående arbete med en stamnässtrategi. En lösning kan vara att bygga ut förbindelsen i etapper, där buss kan vara en snabbare och billigare föregångare till BRT och spårväg.

Förstudien visar att osäkerheterna i investeringskostnaderna är relativt stora då denna förstudie inte har genomfört detaljerade tekniska studier för de olika alternativen. Investeringskostnaderna för busstrafik är lägre än för infrastrukturåtgärder för BRT och för utbyggnad av spårväg. Beräkningar av samhällsekonomisk lönsamhet visar att bussalternativet är det alternativ som är bäst ur ett det perspektivet.

En slutsats i förstudien är därför att det på kort sikt bör vara intressant att förbättra busstrafiken, och SL föreslår att fokus bör läggas på att utreda vilken nivå av busstrafik som är lämplig att implementera. Detta arbete bör ske samordnat med SL:s stamnässtrategi. Ett antal infrastrukturåtgärder kan vidtas som ökar tillgängligheten för bussen och ger en BRT-liknande karaktär längs delar av sträckan.

Stegvis utbyggnad av buss innebär att de mest väsentliga och kapacitetshöjande investeringarna genomförs för att öka bussens framkomlighet. Dessa utbyggnader bör även kunna användas av övrig busstrafik för att öka framkomligheten i fler relationer. Utbyggnaden kan ses som en gradvis utbyggnad mot BRT. Om området utvecklas och exploateras i större omfattning än vad som ingått i trafikanalyserna och vad som framgår av RUF 2010 ändras förutsättningarna och en spårväg kan bli aktuell.

Vad gäller sträckningen konstaterar SL att det finns ett antal genomförbara spårvägsdragningar, men att en slutgiltig bedömning av genomförbarheten görs efter att förstudien har remissbehandlats.

### **Förvaltningens synpunkter**

Att utveckla Spårväg syd ingår i handlingsplanen för Söderortsvisionen och är en viktig del i utvecklingen av Stockholms södra delar, genom att den binder samman



viktiga arbetsplatsområden och eftersom den tillför bra kommunikationer i tvärled. Projektet ligger också i linje med stadens översiktsplan, RUFSS och Stockholmsöverenskommelsen och kan komma att bli en viktig del i att bibehålla en hög kollektivtrafikandel i söderort. En utveckling av spårvägen möjliggör för etablering av nya arbetsplatser, vilket skulle bidra till att balansera fördelningen av arbetsplatser i förhållande till antalet bostäder till en jämnare nivå. Spårvägen kan också bidra till att lämpliga områden kan exploateras med nya bostäder och möjliggöra bra bostadsområden i goda kollektivtrafiklägen.

Eftersom det inte finns ekonomiskt försvarbara argument för att bygga spårvägsalternativet, och eftersom det behövs kollektiva förbindelser i sträckningsförslaget, anser förvaltningen att SL:s förslag att utreda bussalternativet vidare är bra. Det är dock viktigt att målet på sikt är att det finns en permanent förbindelse, antingen genom BRT eller genom spårväg, för att skapa förutsättningar för en växande efterfrågan för etableringar och exploatering i söderort.

Spårväg syd, oavsett vilket trafikslag som avses, berör inte direkt stadsdelsområdet Enskede-Årsta-Vantör i den bemärkelsen att ingen infrastruktur anläggs i området. Däremot kommer trafikeringen på sträckan ha betydelse för boende i stadsdelsområdet. Förvaltningen anser därför att det är viktigt att en utveckling av spårvägen sker i kombination med utveckling av snabba och täta förbindelser i tvärled mellan Skarpnäck, de i översiktsplanen strategiska tyngdpunkterna Farsta och Högdalen, och Älvsjö.

Förvaltningen har i flera olika sammanhang lyft fram behovet av att förlänga tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö, vilket skulle binda samman spårvägen också med tunnelbanans gröna linje. I handlingsplanen för Söderortsvisionen ingår att ta fram förstudie om att förlänga tunnelbanan till Älvsjö samt att utveckla kommunikationsstråk mellan Hagsätra och Älvsjö med utblick mot Telefonplan och Liljeholmen. God tillgänglighet till Älvsjö förbättrar möjligheten att enkelt kunna ta sig till den regionala kärnan Skärholmen/Kungens kurva och dess stora serviceutbud och många arbetsplatser. Samtidigt blir de folkrika stadsdelarna i södra Stockholm, och den arbetskraftspotentialen som finns där, mer tillgängliga för den regionala kärnan och de verksamheter som finns där.

Områden som berörs av spårvägen kan utvecklas till goda företags- och bostadsområden, med hållbara, tillgängliga och attraktiva kollektiva förbindelser till viktiga knutpunkter, och det kan på ett positivt sätt spilla över på hela söderort. Av den anledningen är spårvägen oerhört viktig, och det är viktigt att det är just



spårvägsalternativet som även i fortsättningen utreds för indikera på en långsiktig satsning i Stockholms och Stockholmsregionens södra delar. I planeringen av spårvägens sträckning och/eller separerade bussfiler för BRT i gatumiljö, och i samspel med bebyggelse, bör hänsyn tas så att den skapar så lite barriäreffekter som möjligt.

## **Bilaga**

Förstudie för Spårväg syd, 2011-09-06, dnr 1.5.3.-493/2011.