



Christina Akbar
Trafikplanering
08-508 278 14
christina.akbar@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2010-11-23

Förstudie Spårväg syd. Samråd. Synpunkter till SL

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på samrådsförslaget.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Staffan Forsell
Avdelningschef

Anton Västberg
Enhetschef

Sammanfattning

Spårväg syd är en tvärförbindelse med en hästskoliknande sträckning från Älvsjö via Fruängen till Kungens Kurva-Skärholmen och vidare via Masmo till Huddinge sjukhus och Flemingsberg. Syftet med investeringen är att förbättra tillgängligheten till de regionala kärnorna Flemingsberg och Skärholmen – Kungens Kurva genom en ny tvärförbindelse mellan de tunga radiella spårsystemen.

Trafikkontoret deltar tillsammans med stadsbyggnadskontoret, Trafikverket och Huddinge kommun i SL:s förstudie för att studera möjligheterna att bygga en spårväg eller förbättra busstrafiken på denna sträcka. Tjänsteutlåtandet är ett svar på SL:s tidiga samråd kring Spårväg syd. Samrådstiden sträcker sig mellan den 19 oktober till och med den 20 november. Kontoret har ansökt och beviljats förlängd remisstid för att hinna med nämndbehandling.



Trafikkontoret ställer sig positivt till projektet Spårväg syd och deltar aktivt i arbetet tillsammans med andra berörda parter.

Remissen

Under oktober 2010 har SL bjudit in alla som berörs av den potentiella investeringen att lämna sina synpunkter på förstudien i ett tidigt samråd. Samrådsförslaget går att läsa i bilaga 1. Samrådstiden sträcker sig mellan den 19 oktober till och med den 20 november. Kontoret har ansökt och beviljats förlängd remisstid för att hinna med nämndbehandling.

Bakgrund

Spårväg syd

Spårväg syd är en tvärförbindelse med en hästskoliknande sträckning från Älvsjö via Fruängen till Kungens Kurva-Skärholmen och vidare via Masmo till Huddinge sjukhus och Flemingsberg.

Spårväg syd finns med som ett spårreservat i RUFS, den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen. I detta dokument pekas Flemingsberg och Kungens Kurva/Skärholmen ut som stadskärnor som har stark utvecklingspotential. I Stockholms Översiktplan 2010 är Älvsjö och Fruängen utpekade som framtida stadsutvecklingsområden. Spårväg syd finns även med i Stockholmsöverenskommelsen.

Förstudien

Trafikkontoret deltar tillsammans med stadsbyggnadskontoret, Trafikverket och Huddinge Kommun i SL:s förstudie för att studera möjligheterna att bygga en spårväg eller förbättra busstrafiken på sträckan Flemingsberg – Masmo - Kungens Kurva/Skärholmen – Fruängen - Älvsjö.

Det övergripande syftet med förstudien är att undersöka hur kollektivtrafiken kan bidra till att förbättra tillgängligheten till de regionala kärnorna Flemingsberg och Skärholmen – Kungens Kurva genom en ny tvärförbindelse mellan de tunga radiella spårsystemen. Därutöver ska det beaktas hur tillgängligheten förändras till andra områden. Ett annat viktigt syfte är att hålla tidiga samråd med berörda parter som kommuner, andra myndigheter, intresseorganisationer och allmänhet.

Planering av spårväg följer en process där både spårväggsbyggaren och samhället i övrigt medverkar. Den regleras enligt lagen om byggande av järnväg. Förstudien är första steget i planeringsprocessen. Då prövas olika lösningar och utformningar

översiktligt för att se vilka som är genomförbara med rimliga konsekvenser på bland annat miljön, ekonomin, övrig trafik och omkringliggande samhälle. Under förstudien kan samråd hållas i ett tidigt skede med dem som kan beröras, till exempel myndigheter, organisationer och enskilda. Alla berörda får möjlighet att komma med synpunkter som tas med i det fortsatta utredningsarbetet.

Arbetet i förstudien delas in i tre faser en strategisk fas, en fördjupningsfas och en fas med framtagande av förslagshandling. Förstudien beräknas vara klart under 2011. Det är under den sista fasen som olika alternativ prioriteras och kontoret anser att det är då det är viktigast att komma med synpunkter. Kontoret kommer att kunna lämna synpunkter igen då förstudien är färdigställd och går ut på remiss.

Om det efter förstudien endast finns ett lämpligt alternativ kan en järnvägsplan upprättas. Finns det flera alternativa sträckningar kan järnvägsplanen behöva föregås av en järnvägsutredning.

Det är värt att nämna här att ett bussalternativ och ett Bus Rapid Transit (BRT) alternativ kommer att studeras under förstudien, på övergripande nivå.

Finansiering

I Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021 finns sammanlagt 1 miljard kr avsatta under planperioden för Spårväg syd. Byggstart har här satts till 2019. Totalt har projektet kostnadsuppskattats till 7,4 miljarder kr, enligt schablon baserat på Tvärbana Norr Solnagrenen. Diskussioner har förts för att eventuellt flytta fram byggstarten men finansieringen är då osäker.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret ställer sig positivt till arbetet om Spårväg syd och deltar aktivt tillsammans med andra berörda parter. Det är ett viktigt arbete för Stockholms stad genom att projektet skapar goda förutsättningar för att stärka kollektivtrafikandelen i regionen samt ökar tillgängligheten till och från den regionala kärnan Skärholmen/Kungens Kurva och de framtida utvecklingsområdena Älvsjö och Fruängen. Spårväg syd tillgodoser behovet av tvärförbindelser samt kopplar samman de befintliga radiella spårsystemen.

Det är för tidigt att förorda enskilda sträckningar framför andra. Det som är viktigt att tänka på är vilka upptagningsområden som är mest betjänta av en hållplats, potentiell lönsamhet och de rumsliga möjligheterna att dra spår. Kontorets hållning är dock att kopplingen mellan Skärholmen och Kungens Kurva är viktig och spårens dragning i möjligaste mån bör utgå från detta.



Det är av högsta vikt att gång- och cykelkopplingarna i området beaktas. Befintliga sträckningar får inte försämrats och nya bör komma till utifrån hållplatsernas lägen. Det är också viktigt att väl utformade cykelställ i tillräcklig omfattning planeras nära hållplatserna.

Spårvägens utformning är mycket viktig för hur den uppfattas. Barriäreffekter bör i möjligaste mån undvikas och det är därför viktigt att spåren i tätbebyggda områden eller i handelsstråk får en stadsmässig utformning som snarare enar än delar gatan. Cyklister och gående skall i möjligaste mån kunna passera. Samtidigt måste trafiksäkerheten och framkomligheten vara hög, vilket innebär att utformningen kan vara en annan i de lägen där spårvägen kommer i konflikt med bebyggelse eller andra transportslag.

Trafikkontorets förslag

Trafik- och renhållningsnämnden godkänner och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på samrådsförslaget.

Slut