



Handläggare: Kajsa Pärke
Telefon: 08-508 21 083

Till
Älvsjö stadsdelsnämnd
2011-10-27

Förstudie för Spårväg Syd

- remiss från SL och kommunstyrelsen

Förvaltningens förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Stadsdelsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Lars Arvidsson
Stadsdelsdirektör

Margareta Hamrén
Avdelningschef

Sammanfattning

SL:s förstudie handlar om möjligheten att förbättra kollektivtrafiken utmed sträckan Flemingsberg – Masmo – Kungens Kurva/Skärholmen – Fruängen – Älvsjö. Olika transportmedel samt möjliga alternativa sträckningar har jämförts. Slutsatsen är att resandeunderlaget inte motsvarar den volym som krävs för en spårväg. SL föreslår istället att en fortsatt utredning ska fokusera på förbättrad busstrafik.

Förvaltningen är mycket positiv till arbetet med Spårväg Syd. Det signalerar en satsning på söderort i enlighet med Stockholms stads Söderortsvision. Förvaltningen anser att SL snarast bör förbättra tvärförbindelserna med buss, men anser att det är mycket viktigt att spårvägen fortsätter att utredas, då den är ett attraktivare och tydligare transportmedel än buss.



Ärendets beredning

Ärendet har beretts av kansli- och serviceavdelningen. Ärendet har behandlats av pensionärsrådet och handikapprådet den 20 oktober 2011 och samverkan har skett i förvaltningsgruppen den 20 oktober 2011.

Remissen

Remissen har skickats till Älvsjö stadsdelsnämnd från SL med önskemål om svar senast den 30 november. Även Stockholms stad har fått remissen från SL och kommunstyrelsen har i sin tur remitterat den till berörda stadsdelsnämnder med begäran om yttrande senast den 28 oktober. Allmänheten har också möjlighet att skicka synpunkter till SL fram till den 30 november.

Bakgrund

Stockholms län har haft och förväntas även under de närmaste 20 åren ha en stark positiv utveckling i befolkningsantal, sysselsättning och ekonomi. Stockholmsregionen förväntas växa med omkring en halv miljon människor till 2030. Utbyggnaden av transportsystemet i regionen har inte utvecklats i samma takt som befolkningen och efterfrågan gjort under de senaste 20-30 åren. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUFS 2010, pekas ett antal regionala stadskärnor ut som har stark utvecklingspotential och som har behov av bättre tillgänglighet och sammankoppling. Två av dessa kärnor är Flemingsberg och Kungens Kurva/Skärholmen.

SL har tagit fram en förstudie för Spårväg Syd. Förstudien handlar om möjligheten att förbättra kollektivtrafiken utmed sträckan Flemingsberg – Masmö – Kungens Kurva/Skärholmen – Fruängen – Älvsjö. Spårväg Syd ingår i Stockholmsöverenskommelsen från 2007 och spårreservat finns med i RUFS 2010. Tanken med ett nytt transportsystem som ökar tillgängligheten i södra Stockholm mellan de aktuella områdena återfinns i en rad tidigare studier som går tillbaka till slutet av 1980-talet. Alla utredningar som gjorts har dock en relativt översiktlig inriktning.

Under arbetet med förstudien har samråd hållits med myndigheter och organisationer, samt hösten 2010 även med allmänheten. Alla skriftliga synpunkter finns sammanställda och kommenterade av SL i en samrådsredogörelse.

Remissen i sammanfattning

Syftet med förstudien är att hitta genomförbara åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken mellan de utpekade knutpunkterna i södra Stockholm. Olika transportmedel samt möjliga alternativa sträckningar har jämförts. De tre olika transportmedel

som studerats är buss, spårväg och s.k. Buss Rapid Transit (BRT), vilket innebär att busstrafiken får en helt egen körbana för att kunna hålla en hög hastighet, och att hållplatserna anpassas för snabba stopp. BRT-alternativet har samma stäckning som spårväglösningen och är möjligt att bygga ut till en spårväg i ett senare skede.

Förstudien går igenom nationella och regionala mål, regionens förutsättningar samt effekter och måluppfyllelse för de olika sträckningarna och trafiklagen.

Slutsatsen i förstudien är att trafikanalyserna visar att resandeunderlaget inte motsvarar den volym som krävs för en spårväg. Om området utvecklas och exploateras i större omfattning än vad som planeras nu kan en spårväg bli aktuell i framtiden. SL föreslår utifrån detta att en fortsatt utredning istället ska fokusera på vilken nivå av investeringar för bättre busstrafik som är lämplig.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Övergripande synpunkter och förslag till förlängningar

Förvaltningen är mycket positiv till arbetet med Spårväg Syd. Det signalerar en satsning på söderort i enlighet med Stockholms stads Söderortsvision. Behovet av förbättrade tvärförbindelser mellan söderförorterna är stort. En spårväg har stor betydelse för att öka områdenas attraktivitet och möjlighet att få fler arbetsplatser till söderort.

De spårinvesteringar som finns upptagna i Stockholmsförhandlingen är mycket ojämnt fördelade mellan norra och södra Stockholm, där Spårväg Syd är den enda i söder. För Älvsjös del skulle utbyggnaden av Spårväg Syd ha stor betydelse för att förbättra förbindelserna västerut. Även österut behöver kommunikationerna förbättras och en förlängning av tunnelbanan Hagsätra-Älvsjö skulle betyda mycket för att knyta ihop spårsystemen. Förvaltningen anser att en utredning av tunnelbaneförlängningen bör återupptas. För att ytterligare stärka förbindelserna österut bör även en fortsättning av Spårväg Syd österut studeras, mot Högdalen – Farsta – Skarpnäck. Den planerade bebyggelsen av Årstafältet skapar även förutsättningar för en förlängning av Spårväg syd norrut och en anslutning till tvärbanan. Förvaltningen ser gärna att även ett tidigare alternativ med förlängning genom Solberga och Västberga industriområde till Liljeholmen utreds vidare.

Alternativa sträckningar mellan Älvsjö och Fruängen

I samrådshandlingen fanns ett antal alternativa sträckningar mellan Älvsjö och Fruängen beskrivna. Alternativen Långbrodalsvägen och Linbodavägen har tagits bort eftersom de anses mindre lämpliga. Kvar är de två tidigare huvudalternativen via Älvsjöskogen och Vantörsvägen, respektive via Älvsjövägen. Förvaltningen förordar en dragning via Älvsjövägen då den orsakar mindre ingrepp i natur och fastigheter. Älvsjöskogen och Herrängsskogen är två viktiga rekreationsområden för Älvsjös invånare, och när det gäller Älvsjöskogen finns även stora naturvärden där. Att dra spårvägen via Älvsjöskogen innebär i sig ett stort ingrepp på skogen, och dessutom skapas ett exploateringsstryck mot området.

Om spårvägen dras utmed Älvsjövägen föreslår förvaltningen att vägen i samband med det omgestaltas. Älvsjövägen har skapat en barriär mellan Långbro och Solberga genom sin utformning som en genomfartsled, vilken drar till sig mycket trafik. Om den istället utformas som en stadsgata kan spårvägen bli ett positivt inslag i den miljön. Det ligger även i linje med stadens ambitioner att ny bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen ska ges en mer stadsmässig karaktär.

Sträckningen utmed Älvsjövägen innebär två alternativa dragningar från Älvsjö station till Älvsjövägen. Det första alternativet går från den nya bussgatan i Älvsjö centrum, utmed järnvägsspåret och ned på en viadukt på Älvsjövägen. Det alternativa är tekniskt komplicerat och skulle enligt förvaltningen skapa en konstig miljö och trafiksituation vid korsningen Älvsjövägen – Johan Skyttes väg. Förvaltningen förordar det andra alternativet som innebär att spårvägen inte går i bussgatan, utan på Götalandsvägen med sluthållplats vid nya Älvsjö torg. Från Götalandsvägen ut till Älvsjövägen finns alternativet att den går igenom ett eventuellt framtida nytt bostads- och arbetsområde i kvarteret Kabelverket (f.d. Ericsson-tomten). SL anser att en nackdel med Götalandsvägen är att resenärer som byter mellan spårvagn och buss/pendeltåg måste gå 50-100 meter. Förvaltningen vill dock framhålla att nya Älvsjö torg kommer att bli en trivsamt och attraktiv miljö att passera, med torghandel, butiker, kaféer och restauranger.

När det gäller spårvägens sträckning från Älvsjövägens slut vid Brännkyrka brandstation till Fruängens centrum redovisar SL även här två alternativ. Huvudalternativet går utmed motorvägen via Elsa Brändströms gata. Förvaltningen förordar det andra alternativet utmed Mickelsbergsvägen, vilken ger ett större resandeunderlag. Här passerar spårvägen framför allt området Långbro park, med 900 lägenheter, skolor och arbetsplatser.



Utformningen av spårvägen

Spårvägen ska som regel byggas så att spårvägstrafiken är separerad från övrig trafik, enligt remisshandlingen. Förvaltningen instämmer i att det är det bästa sättet att få en snabb förbindelse, som inte riskerar att fastna i bilköer. Samtidigt vill förvaltningen betona att där spårvägen passerar genom en stadsmiljö, vilket är fallet i Älvsjö, är det mycket viktigt att den inte skapar nya barriärer. Spårvägens förläggning i betongtråg med staket på sidorna, som utmed vissa delar av tvärbanan, är inte förenligt med en stadsmässig utformning.

Spårväg eller buss

Slutsatsen i förstudien är att resandeunderlaget inte motsvarar den volym som krävs för en spårväg. SL föreslår istället att en fortsatt utredning ska fokusera på förbättrad busstrafik. Förvaltningen anser att effektiva tvärförbindelser med buss snarast behöver utvecklas, och har framfört det till SL i tidigare remissvar. Idag finns en bra stombusslinje mellan Älvsjö och Fruängen. Däremot saknar Älvsjö snabba förbindelser mellan flera av tunnelbanans större centrum och knutpunkter, såsom Skärholmen, Liljeholmen, Högdalen och Farsta.

Samtidigt som SL inte bedömer att spårväg är aktuellt utifrån resultaten av förstudien, så påpekar man att en viktig aspekt är att spårväg, som naturligtvis är en mer robust kollektivtrafikinvestering än buss, indikerar att det satsas på området. Det kan motivera exploatörer att etablera och utveckla arbetsplatser och bostäder i området. I det sammanhanget vill förvaltningen påminna om den succé som tvärbanan blev, med betydligt fler resenärer än beräknat, även innan några ytterligare exploateringar skett. En spårväg är ett attraktivare och tydligare transportmedel, som ur många aspekter inte går att jämföra med buss. Förvaltningen anser följaktligen att SL bör fortsätta utreda även spårvägsalternativet.

Bilaga

SL:s remisshandling *Förstudie Spårväg Syd*, augusti 2011, finns att läsa på Älvsjös medborgarkontor eller kan laddas ned från www.sl.se/sparvagsyd.