

Handläggare: 2002-04-18
Gatu- och fastighetskontoret, region
Ytterstad: Jan-Erik Hollander
Tel: 5082 6379
Stadsbyggnadskontoret, Strategiska
avdelningen: Stig Holmstedt
Tel: 5082 7304
GFN, dnr: 01-334-4441 Till
SBN, dnr: 2002-05317-32 Gatu- och fastighetsnämnden
Stadsbyggnadsnämnden

Spårväg Syd. Översiktlig sträckningsstudie.

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden beslutar att översända utredningen om Spårväg Syd och kontorens utlåtande till SL med en hemställan om att starta planeringsarbete för projektet.
2. Gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden beslutar att utredningen och kontorens utlåtande skall sändas för kännedom till Älvsjö, Hägerstens och Skärholmens stadsdelsnämnder samt till vägverket.
3. Beslutet skall omedelbart justeras.

Olle Zetterberg

Ingela Lind

SAMMANFATTNING

I såväl Stockholms som Huddinges översiktsplaner finns reserat för en sydlig spårvägslinje; från Älvsjö via Fruängen och Skärholmen vidare mot Kungens Kurva och Flemingsberg. Spårväg Syd redovisas också, i form av ett kollektivtrafikreserat, i den nya regionplanen för Stockholms län och är bland de projekt som Stockholmsberedningen anser bör genomföras under den kommande 12-årsperioden.

Gatu- och fastighetskontoret har, tillsammans med Huddinge näringslivs- och exploateringskontor samt Regionplane- och trafikkontoret, låtit Scandiaconsult AB genomföra en översiktlig sträckningsstudie för

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2002-05-07\Tjut\22.doc

- Bilaga 1: Sträckningsstudie Spårväg Syd. (Scandiaconsult 2002-03-30).
Bilaga 2: Översikt över spårvägens sträckning inom Stockholm.

Spårväg Syd. Arbetet har följts av en referensgrupp bestående av bl.a. representanter för Stockholms stadsbyggnadskontor, SL och Vägverket.

Studien visar att flera alternativa lösningar behöver prövas i fortsatt arbete. Mellan Älvsjö och Fruängen finns två alternativa huvudsträckningar - via Älvsjövägen respektive via Vantörsvägen. En sträckning längs Älvsjövägen förutsätter att genomfartstrafiken flyttats, t ex. till en ny trafiktunnel. Resandeunderlaget är svagt längs Älvsjövägen och nödvändiga brokonstruktioner försämrar stadsmiljön i centrala Älvsjö. Kontoren är därför tveksamma till sträckningen längs Älvsjövägen. För sträckningen längs Vantörsvägen behöver fördjupade studier göras av spårvägens intrång i naturmark bl.a. i norra hörnet av Älvsjöskogen. Genom såväl Fruängen som Skärholmen finns flera alternativa sträckningar och hållplatslägen som behöver studeras och utvärderas i ett kommande planeringsarbete.

Kontoren bedömer att ett genomförande av Spårväg Syd aktivt bidrar till uppfyllandet av stadens mål rörande såväl stadsförnyelse och verksamhetsutveckling som ett hållbart transportsystem. Projektet berör park- och naturmark varför gatu- och fastighetskontoret avser att genomföra en kompletterande tidig miljöbedömning som senare översänds till SL.

Kontoren föreslår att gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden beslutar översända utförd studie till SL med en hemställan om att starta planeringen av Spårväg Syd i enlighet med lagen om byggande av järnväg. Vidare föreslår kontoren att studien överlämnas för kännedom till Älvsjö, Hägerstens och Skärholmens stadsdelsnämnder samt till Vägverket för beaktande vid framtida planering bl.a. för Förbifart Stockholm.

Länsstyrelsen har begärt in underlagsmaterial senast 2002-06-03 rörande projekt som avses prövas för genomförande inom infrastrukturplanen för perioden 2004-2015. Detta gör att nämnderna måste fatta beslut vid mötena 7/5 resp. 16/5 och att besluten omgående justeras.

UTLÅTANDE

Bakgrund

I Stockholms översiktsplan finns reservat för en spårväg från Älvsjö via Fruängen och Skärholmen mot Huddinge (Kungens Kurva – Flemingsberg). På kartan illustreras en sträckning längs Älvsjövägen och i text redovisas också ett alternativ längs Vantörsvägen.

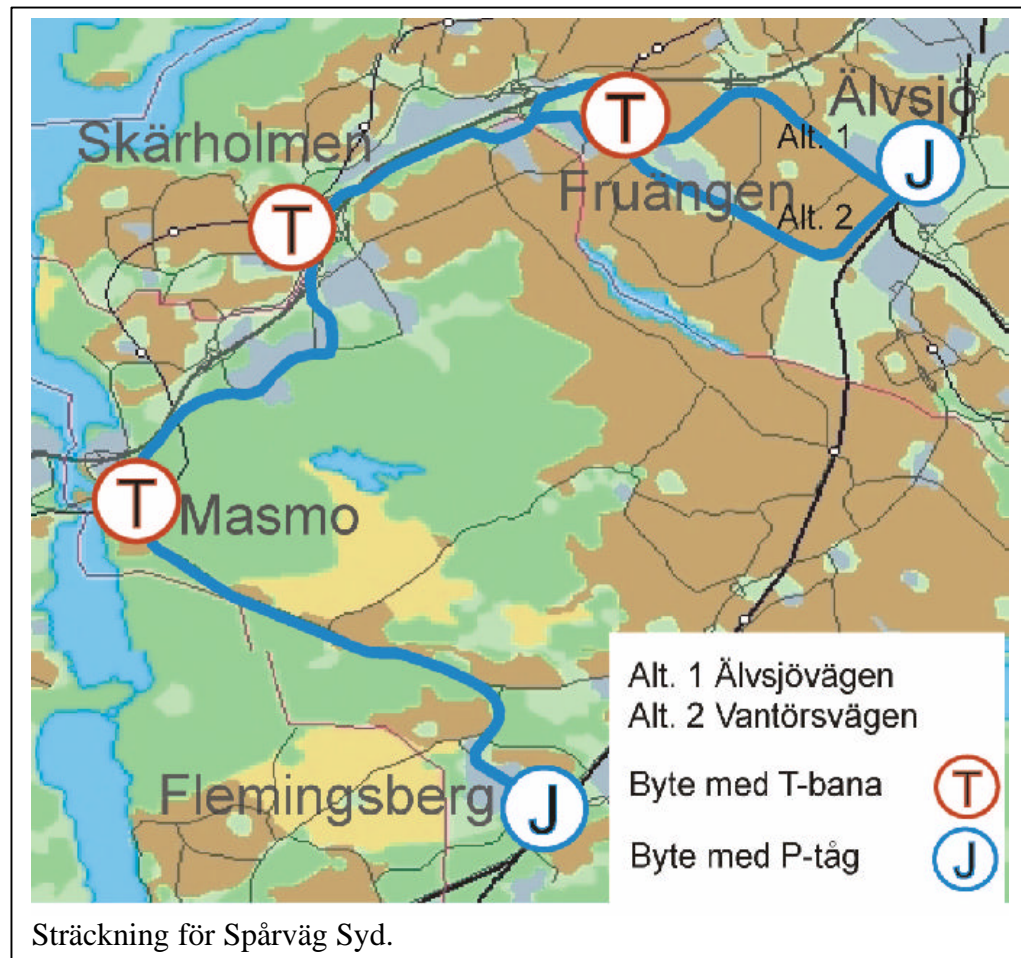
Spårvägen visas också i Huddinges översiktsplan och i den nya regionplanen för Stockholm "RUF 2001" sammanfaller dess sträckning med ett "markreservat för kollektivtrafik". Stockholmsberedningen redovisar Spårväg Syd som ett projekt som bör genomföras inom den närmaste 12-årsperioden.

Sträckningsstudie för Spårväg Syd.

Gatu- och fastighetskontoret har, tillsammans med Huddinge näringslivs- och exploateringskontor samt Regionplane- och trafikkontoret, uppdragit åt Scandiaconsult AB att genomföra en översiktlig sträckningsstudie för Spårväg Syd. Arbetet har följts av en referensgrupp bestående av representanter för Stockholms stadsbyggnadskontor, SL och Vägverket. Konsultrapporten bifogas - bilaga 1.

Sträckningen i helhet

Spårväg Syd får koppling till två pendeltågsstationer – Älvsjö och Flemingsberg och till tre T-banestationer - Fruängen, Skärholmen och Masmö. Andra viktiga stationer längs banan är Kungens Kurva och Huddinge sjukhus. Huvudsträckningen framgår av nedanstående figur:



Banlängden är ca 17 km. varav ca 5 km. utgörs av broar eller tunnlär. Byggekostnaden för banan har uppskattats till drygt 2 500 Mkr.

Spårvägssträckningar inom Stockholm; Älvsjö - Skärholmen

Spårvägsbanans sträckningsalternativ inom Stockholms stad framgår av översiktskarta i bilaga 2:

Älvsjö - Fruängen

Två sträckningsalternativ har studerats; via Älvsjövägen respektive via Vantörsvägen. Sträckningen via Älvsjövägen kräver att den övergripande trafiken förlagts till tunnel vilket är mycket dyrt.

Alternativsträckningen längs Vantörsvägen ställer måttliga krav på åtgärder inom gatunätet, men den ger vissa intrång i naturmark bl.a. i norra änden av Älvsjöskogen. Spårvägen betjänar längs denna sträckning blivande bostäder (ca 800 lägenheter) inom fd. Långbro sjukhusområde och en station vid Älvsjö gamla idrottsplats skulle kunna betjäna Älvsjö industriområde om en gångtunnel byggs under stambanan.

Centrala Fruängen

Passagen genom Fruängen har studerats efter två olika principer; längs tunnelbanans östra sida eller som gatuspårväg i Fruängsgatan. Sträckningen längs T-banan ger en mycket välbelägen omstigningspunkt mellan buss, T-bana och spårväg och god framkomlighet för spårvägen men medför ingrepp i hus längs sträckan. Gatuspårvägslösningen ger mindre goda förhållanden rörande omstigning, framkomlighet och säkerhet.

Fruängen - Skärholmen

Från bytespunkten Fruängen leds spårvägen vidare antingen som gatuspårväg i Fruängsgatan eller utefter T-banan norrut. I det senare alternativet leds spårvägen längs E4/E20 förbi Mälardalens idrottsplats och Gyllene Ratten där ett förberedande planarbete pågår för omdaning av idrottsområdet och utbyggnad av ett nytt bostadsområde med ca 800 nya lägenheter.

Spårvägen leds via Huddinges nybyggnadsområde Smista Park över E4/E20 på bro mot Skärholmen.

Skärholmen

Det är svårt att skapa ett hållplatsläge inom kort gångavstånd till T-bana vid Skärholmen. Många alternativa spår- och hållplatslösningar har därför studerats. Huvudförslaget är en hållplats på bro längs parkeringshusets östra sida varifrån spårvägen leds söderut på bro över E4/E20 till hållplats mellan IKEA och Heron city och därifrån vidare inom Huddinge mot Flemingsberg.

Samråd

Arbetet har bedrivits i en beställararbetsgrupp bestående av gatu- och fastighetskontoret, Huddinge näringslivs- och exploateringskontor jämte Regionplane- och trafikkontoret.

Under utredningsarbetets gång har redovisning och avstämning skett med en referensgrupp och ett flertal lokala intressenter:

- ? Stadsbyggnadskontoret
- ? Storstockholms Lokaltrafik
- ? Vägverket region Stockholm
- ? Byggherrar, fastighetsförvaltare och konsulter vid förnyelseprojekt i Älvsjö, Fruängen och Skärholmen

Av tidsskäl har remissbehandling av banutredningen ej kunnat ske till berörda stadsdelsnämnder. Projektet finns dock redovisat för synpunkter i ”Söderortsvisionen” som remissbehandlas av stadsdelsnämnderna.

Ärendet har redovisats i gatu- och fastighetsnämndens kollektivtrafikutskott 2002-04-16.

Kontorens synpunkter och förslag

Trafiksystemet

Spårväg Syd innebär att tväresor inom den yttre delen av Söderort underlättas och blir snabbare. Spårvägen blir ett miljövänligt alternativ till dagens busstrafik och den ger ett snabbt, billigt och konkurrenskraftigt alternativ till bilresande.

Viktiga omstigningspunkter till andra banor finns vid Älvsjö, Fruängen, Skärholmen, Masmö och Flemingsberg men andra stora och viktiga lokala mål finns också längs sträckan:

- ? Älvsjömässan och ett förnyat Älvsjö centrum
- ? bostäder, arbetsplatser och centra vid Fruängen och Skärholmen
- ? regionalt shopping- och arbetsområde inom Kungens Kurva
- ? bostäder och centrum vid Masmö
- ? Huddinge sjukhus och stora bostadsområden vid Flemingsberg

Fördjupningsbehov

Föreliggande sträckningsstudie är ännu mycket översiktlig och den behöver fördjupas. Likaså måste en trafikanalys genomföras där bl.a. trafikantunderlag och resande studeras som underlag för utvärdering av effekter och val bland de alternativutföranden som nu studerats.

Exempel på frågor som måste studeras i kommande fördjupningsarbeten är:

- ? utformning och utrymmesbehov för banan, särskilt på sträckor där inlösen och rivning av befintlig bebyggelse krävs
- ? intrång i park- och naturmark, främst i norra hörnet av Älvsjöskogen och förbi f.d. Långbro sjukhusområde vid en banförläggning längs Vantörsvägen jämte i berg- och skogsområdet öster om Skärholmen.
- ? utformning av konfliktytor med gatutrafik så att god säkerhet och framkomlighet uppnås för alla trafikslag
- ? banans barriärverkan på grund av det avskilda banvallsområde som krävs för att uppnå korta färdtider.

Genom att projektet berör park- och naturmark avser gatu- och fastighetskontoret att genomföra en tidig miljöbedömning för projektet och underhand översända denna till SL för beaktande vid fortsatt planeringsarbete.

Älvsjövägen kontra Vantörsvägen

På sträckan mellan Älvsjö och Fruängen redovisas två spårdragningsalternativ - längs Älvsjövägen – Mickelsbergsvägen eller längs stambanan-Vantörsvägen.

En spårdragningsalternativ via Älvsjövägen kräver att vägytorna längs sträckan reduceras till förmån för spårvägens banutrymmen. Detta uppnås om den övergripande trafiken förläggs till tunnel, vilket är mycket dyrt och därför kan ta lång tid att genomföra. Erforderliga brokonstruktioner över och längs Älvsjövägen vid Älvsjö centrum ger störningar i stadsbilden och gör det svårt att ordna ett värdat stadsgaturum på sträckan mellan Johan Skyttes väg och Götalandsvägen. Bebyggelsen längs såväl Älvsjövägen som Mickelsbergsvägen består huvudsakligen av enfamiljshus, vilket gör att resandeunderlaget för spårvägen blir svagt. Ovanstående är motiv för att kontoren är tveksamma till spårvägssträckningen längs Älvsjövägen.

Sträckningen längs Vantörsvägen kan få ett bättre trafikantunderlag genom hållplatser som betjänar Älvsjö industriområde och det nya bostadsområdet Långbro Park. En fördel är också mindre störningar på stadsbilden i centrala Älvsjö och att dyrbara investeringar ej krävs i annan infrastruktur. En nackdel är stråkets intrång i Älvsjöskogens norra hörn och passagen över Mickelsbergsvägen på väg mot Fruängens centrum. Fördjupade studier av dessa banavsnitt måste därför genomföras i det fortsatta arbetet.

Sammankoppling med Tvärbanan mm.

En sammankoppling mellan Spårväg Syd och Tvärbanan planerades inom fd. "Dennispaketet" genom en bana från Årstafältet via Östberga och Liseberg till Älvsjö. Delar av denna sträcka har säkrats i detaljplan. Sammanbindningsbanan har sedermera ersatts med en ny pendeltågsstation vid Årstaberget, som nu är under byggnad.

Kontoren vill åter aktualisera tanken på en sammankoppling av spårvägssystemen. En vinst är att depåverksamheten kan samordnas till en plats och att större vagnflexibilitet erhålls i driften. Det blir också bekvämare och förenat med färre byten att färdas längs det utökade spårvägsnätet om detta är sammanbyggt. En möjlig koppling finns via den äldre sträckningen förbi Liseberg och Östberga, men det kan även vara intressant att pröva en alternativ linjedragning via Solberga – Västberga industriområde till Årstadal som ersättning för den DUO-spårväg som är planeringsförutsättning för spårnäten i Årstadal. Gatu- och fastighetskontoret har redan påbörjat en översiktlig studie för sträckan via Västberga så att pågående förtätningsplanering i Solberga ej omöjliggör en eventuell framtida spårväg genom området.

I "Söderortsvisionen" redovisas ett nytt spårvägsstråk mellan Älvsjö och Skarpnäck. Även detta stråk kan på sikt bli intressant varför kopplingsmöjlighet till även till detta bör studeras.

Sträckan mellan Smista Park och Skärholmen

På sträckan mellan Fruängen och Skärholmen dras spårvägen genom Huddinges nybyggnadsområde ”Smista Park” med hållplats söder om E4/E20 i höjd med planerad gångbro mot Sätra. Europavägen korsas på spårvägsbro väster om Smista park och spårvägen leds via naturmark öster om Skärholmen på bro över Skärholmsvägen till hållplats invid Skärholmsplan.

En alternativ, men ännu ej studerad, spårdragningsidé är att låta spårvägen korsa E4/E20 i anslutning till den planerade gångbron mellan Smista och Sätra och därifrån ledas mot Skärholmsvägen vid Sätra där en hållplats skulle kunna ordnas innan banan leds vidare längs Skärholmsvägen till Skärholmen. Kontoren bedömer att denna sträckning kan öka trafikantunderlaget för spårvägen och anser att den är väl värd att pröva i det fortsatta arbetet.

Fortsatt arbete

SL är huvudman för den lokala kollektivtrafiken i regionen och svarar därvid för planering och genomförande av bl.a. spårvägsprojekt. Därför bör SL delges resultaten från den nu utförda sträckningsstudien för Spårväg Syd med hemställan om att starta planeringen av projektet i enlighet med lagen om byggande av järnväg. Även vägverket blir berört på flera delsträckor och bör också delges utredningen.

Kontoren föreslår att gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden beslutar att den översiktliga sträckningsutredningen för Spårväg Syd skall sändas över till SL, vägverket och berörda stadsdelsnämnder. För att komma med i länsstyrelsens inventering över projekt till infrastrukturplanen 2004-2015 krävs att beslut fattas vid första nämndmöte och att beslutet omedelbart justeras.

Gatu- och fastighetskontoret har för avsikt att, till SL, senare översända resultaten från den ännu ej utförda tidiga miljöbedömningen.

SLUT