



Christina Akbar
Trafikplanering
08-508 260 41
christina.akbar@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2011-10-19

Förstudie Spårväg syd. Svar på remiss.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remiss
1. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Kristofer Tengliden
T.f Avdelningschef

Anton Västberg
Enhetschef

Sammanfattning

Spårväg syd är en tvärförbindelse som knyter samman de regionala kärnorna Flemingsberg och Kungens Kurva/Skärholmen och binder samman de radiella kollektivtrafikförbindelserna i Söderort. Spårväg syd har studerats i ett flertal utredningar sedan början av 2000-talet. I denna förstudie har olika alternativ samt sträckningar studerats.



Trafikkontoret har tillsammans med stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, Trafikverket och Huddinge kommun deltagit i förstudien. Tjänsteutlåtandet är ett svar på SL:s remiss angående Förstudie Spårväg syd. Remisstiden sträcker sig till och med den 28 oktober.

Kontoret ställer sig i huvudsak bakom SL:s slutsatser i remissen. Förstudien visar tydligt att resandeunderlaget i dagsläget inte finns för att motivera en spårvägslösning. Kontoret anser liksom SL att första steget bör vara att omgående utreda förbättrad busstrafik längst med den tänkta dragningen. I ett senare skede kan bussen eventuellt ersättas av en spårväg om tillräckligt resandeunderlag finns.

Kontoret anser att man efter förstudien ska försöka ha så få alternativ till dragning som möjligt. Detta då det skapas spårreservat på ett flertal sträckor som förhindrar annan utveckling. Ju färre alternativ desto lättare att hålla reservaten intakta längre fram i tiden. I stort anser dock kontoret att det är svårt att i nuläget avskriva något av alternativen utan vidare studier.

Remissen

Förutsättningar

Stockholms län och stadens befolkning växer kraftigt till antal. En hållbar tillväxt ställer krav på transportsystemen. För att kunna bibehålla Stockholms höga kollektivtrafikandel finns det ett behov av att förbättra kollektivtrafikens kapacitet, tillgänglighet och tillförlitlighet.

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010, pekas Flemingsberg och Kungens Kurva/Skärholmen ut som stadskärnor med stark utvecklingspotential. I Stockholms översiktsplan nämns Älvsjö, Fruängen och Skärholmen som tyngdpunkter. För att förstärka utvecklingspotentialen hos de regionala kärnorna och tyngdpunkterna, finns det ett behov av att förbättra deras tillgänglighet och att länka dem tätare till varandra.

Bakgrund

Spårväg syd är en tvärförbindelse som knyter samman de regionala kärnorna Flemingsberg och Kungens Kurva/Skärholmen och binder samman de radiella kollektivtrafikförbindelserna i Söderort. Spårväg syd har studerats i ett flertal utredningar sedan början av 2000-talet.

Spårväg syd finns med som ett spårreservat i RUFSS 2010. Den redovisas även i Stockholms översiktsplan och finns med i Stockholmsöverenskommelsen.

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 Skärholmen, via Kungens kurva. Pengarna är avsatta under perioden 2018-2021.

I förstudien har olika trafikslag samt olika sträckningar studerats (se bilaga 1) . Förutom spårvagn, har möjligheten att förbättra och utveckla dagens busstrafik (bilaga 2) och även BRT (bus rapid transit) diskuterats. Beroende på dragning har investeringskostnader uppskattats till:

- mellan 50 och 300 miljoner kr för att utveckla bussalternativet (exklusive kostnad för fordon)
- mellan 3,3 och 4,1 miljarder kronor för BRT-alternativet (inklusive fordons- och depåkostnader)
- mellan 6,8 och 8,1 miljarder kronor för spårvägalternativet (inklusive fordons- och depåkostnader)

Samråd

Kontoret har tillsammans med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, Trafikverket och Huddinge kommun deltagit i det löpande arbetet i förstudien.

Ett tidigt samråd med allmänheten genomfördes under oktober och november 2010. Fyra kvällsmöten hölls på platser längs sträckan, bl.a. i Älvsjö. En rad synpunkter gällande framförallt sträckningar i Älvsjö inkom. Trafikkontoret lämnade även synpunkter till SL. Dessa redovisades i nämnden 2010-11-23 (Dnr 2010-330-03940)

Förstudiens slutsatser

Den huvudsakliga slutsatsen i förstudien är att det på kort sikt bör vara intressant att förbättra busstrafiken. Enligt analyserna i förstudien, blir antalet resenärer för få för att motivera en spårvägsutbyggnad. En spårväg kan bli mer intressant på längre sikt och i kombination med en mer omfattande exploatering längst med sträckningen. En utveckling av busstrafiken bör därför utredas vidare, menar SL, samordnat med bl.a. SL:s stomnätstrategi, etapp 2. Vidare poängterar SL att det även bör finnas öppenhet för att utreda hittills oprövade trafikslag om dessa kan bidra till en effektiv trafiklösning.

Det finns ett antal genomförbara dragningar av Spårväg syd. Genomförbarheten för de olika sträckningarna studeras lämpligast efter det att förstudien har remissbehandlats.

Det remitterade materialet finns tillgängligt på SL:s webbplats, <http://sl.se/sv/Om-SL/SL-planerar-och-bygger/Sparvag-Syd/Forstudie-pa-remiss/>.

Trafikkontorets synpunkter

Övergripande synpunkter

Kontoret ställer sig i huvudsak bakom SL:s slutsatser i remissen.

Spårväg Syd knyter ihop kollektivtrafiknätet och binder tyngdpunkter och regionala kärnor i söderort tätare till varandra. Projektet ligger i linje med styrdokument som översiktsplanen, RUFS och Stockholmsöverenskommelsen och kan komma att bli en viktig del i att bibehålla en hög kollektivtrafikandel i söderort.

Trafikkontoret ställer sig positivt till att vidare utreda en utveckling av kollektivtrafiken i studieområdet. Förstudien visar tydligt att resandeunderlaget i dagsläget inte finns för att motivera en spårvägslösning. En spårvägsdragning ger å andra sidan ökade möjligheter till ökad exploatering. Kontoret anser liksom SL att första steget bör vara att omgående utreda förbättrad busstrafik längst med den tänkta dragningen. Kontoret menar även att bussalternativet i princip kan ges liknande förutsättningar som en spårvagnslösning dvs. med prioritet i signaler och separata körfält. Innan sådana åtgärder kan genomföras krävs dock omfattande analyser och utredningar hur det bäst skulle kunna genomföras och hur annan trafik kommer att beröras samt hanteras. I ett senare skede om tillräckligt resandeunderlag finns kan bussen eventuellt ersättas av en spårväg.

Alternativa dragningar

Kontoret anser att man efter förstudien ska försöka ha så få alternativ till dragning som möjligt. Detta då det skapas spårreservat på ett flertal sträckor som förhindrar annan utveckling. Ju färre alternativ desto lättare att hålla reservaten intakta längre fram. I stort anser dock kontoret att det är svårt att i nuläget avskriva något av alternativen utan vidare studier. Alternativen kan ses i bilaga 1.

En dragning längs Älvsjövägen bör ses som huvudalternativ för sträckan Älvsjö – Fruängen. Detta på grund av en rad olika aspekter. Älvsjövägen är förmodligen

minst besvärlig när det gäller utrymme och samspelet med andra trafikanter, därmed inte sagt att det är enkelt. Resandeunderlaget bedöms vara likvärdigt med någon fördel till detta alternativ. Men att enbart låsa fast sig vid detta alternativ för tänkbara framtida spårlösningar vore däremot fel i detta skede. Sålunda bör även alternativ genom Älvsjö (Vantörsvägen) finnas kvar och utredas mer noggrant. Under samrådsmötena i Älvsjö framkom en rad negativa synpunkter på dragningar inom Älvsjö som måste beaktas i kommande utredningar.

Kontoret anser att resandeunderlaget ska styra vilken sida av E4/E20 som man väljer som huvudalternativ. Idag är de ungefär likvärdiga men på Skärholmssidan finns stora utvecklingsmöjligheter i form av ökad exploatering, vilket skulle kunna tala till dess fördel. Skärholmsvägen är idag överdimensionerad för den trafik som finns där. Staden har planer på att exploatera området i samband med ombyggnation av vägen. Beroende på omfattningen av exploateringen där skulle det kunna stödja en kapacitetsstark kollektivtrafiklösning.

Utformning och övrig planering

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.

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.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

På grund av att remisstiden går ut den 28 oktober föreslår kontoret att nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Slut