



Handläggare: Sophie Dahlberg
Telefon: 508 24 016

Till
Skärholmens stadsdelsnämnd

Förstudie av Spårväg syd - remissvar

Förvaltningens förslag till beslut

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande åberopas som yttrande till SL och Kommunstyrelsen.
2. Ärendet skickas till KF/KS kansli, Stadshuset, 10535 Stockholm samt AB Storstockholms Lokaltrafik, 105 73 Stockholm
3. Omedelbar justering

Steinunn Á Håkansson
Stadsdelsdirektör

Rune Ney
Chef Samhällsservice

Sammanfattning

SL:s förstudie handlar om möjligheten att förbättra kollektivtrafiken utmed sträckan Flemingsberg – Malmö – Kungens Kurva/Skärholmen – Fruängen – Älvsjö. Olika transportmedel samt möjliga alternativa sträckningar har jämförts. Slutsatsen är att från ett samhällsekonomiskt perspektiv motiverar inte resandet enligt analyserna i förstudien en spårvägsutbyggnad. SL föreslår istället att en fortsatt utredning ska fokusera på förbättrad busstrafik.

Förvaltningen anser att Spårväg Syd är mycket betydelsefull för söderorts utveckling. Att bygga spårbunden trafik signalerar en satsning på söderort i enlighet med Stockholms stads Söderortsvision. I väntan på beslut om Spårväg syd bör en snabbusslinje inrättas så snart som möjligt för att trafikera sträckan och utredning påbörjas för att som förstudien föreslår successivt utveckla denna mot konceptet Bus Rapid Transit (BRT). Förvaltningen anser dock att det är mycket viktigt att spårvägen fortsätter att utredas.



Ärendets beredning

Detta ärende har beretts inom avdelningen samhällsservice.

Bakgrund

Kommunstyrelsen har för yttrande sänt ut en förstudie för Spårväg syd. Kommunstyrelsen kommer även att sammanställa ett gemensamt svar för Stockholms stad och därför också sänt ut förstudien på remiss till stadsdelsnämnder som berörs samt facknämnderna – exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

SL har tagit fram en förstudie för Spårväg syd. Förstudien handlar om möjligheten att förbättra kollektivtrafiken utmed sträckan Flemingsberg – Malmö – Skärholmen/kungens kurva – Fruängen – Älvsjö. Syftet med en sådan ny kollektivförbindelse är framför allt att öka tillgängligheten till de regionala stadskärnorna Skärholmen/Kungens kurva och Flemingsberg. Förbindelsen innebär bättre möjligheter till resor i tvärled med byten till pendeltåget i Flemingsberg och Älvsjö samt till tunnelbanan i Skärholmen, Fruängen och Malmö. I förstudien har olika trafikslag och olika sträckningar studerats.

Spårväg syd är ett av objekten i Stockholmsöverenskommelsen, som bland annat syftar till att möta en kraftig befolkningsutveckling och knyta ihop de regionala kärnorna enligt den regionala utvecklingsplanen RUF 2010.

Arbetet med förstudien har skett i samråd med en rad aktörer. Bland annat har de berörda kommunerna ingått i en arbetsgrupp och referensgrupp. Samråd med allmänheten om andra intressenter genomfördes hösten 2010.

Syftet med remissen av förstudien är att få in synpunkter och ställningstaganden från berörda kommuner och myndigheter om materialet i förstudien. De synpunkter som kommer in under remisstiden kommer att läggas till de genomförda analyserna.

Ärendet

Stockholms län har haft och förväntas även de närmsta 20 åren ha en stark positiv utveckling i befolkningsantal, sysselsättning och ekonomi. För att tillväxten ska kunna ske på ett sätt som är socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart ställs krav på samhällsbyggnad och transportsystem. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF 2010, pekas ett antal regionala stadskärnor ut som



har stark utvecklingspotential. Två av dessa kärnor är Flemingsberg och Kungens Kurva/Skärholmen. I södra Stockholmsområdet råder det idag dåliga tvärförbindelser.

En förstudie är första steget i planeringsprocessen. Syftet med förstudien är att hitta genomförbara åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken till de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens Kurva/Skärholmen. Olika transportmedel samt möjliga alternativa sträckningar ska jämföras. Förstudien studerar behovet av en ny förbindelse, områdets förutsättningar, övergripande miljö, lämpliga sträckningar och effekter av studerade åtgärder.

I slutsatserna i förstudien konstateras att det finns ett antal genomförbara spårvägsdragningar för Spårväg syd men en slutlig bedömning av genomförbarheten för de olika sträckningarna görs efter det att förstudien har remissbehandlats.

Från ett samhällsekonomiskt perspektiv motiverar inte resandet enligt analyserna i förstudien en spårvägsutbyggnad. Om området utvecklas och exploateras i en större omfattning än vad som ingår i trafikanalyserna och bedöms i RUFS 2010, kan en spårväg bli aktuell på längre sikt. En viktig aspekt är den positiva inställning som en satsning med robust och tydlig kollektivtrafik likt Spårväg syd ger till ett område. Det indikerar att det satsas på området vilket kan motivera exploitörer att etablera och utveckla bostads- och arbetsplatsutbudet i området, vilket är ett av syftena med en spårvägsförbindelse. Dessa effekter bedöms dock inte tillräckligt omfattande för att kompensera de resevolymerna som beräknas uppkomma. Det finns även risker i att implementera ett för kapacitetsstarkt transportmedel när resevolymerna inte är tillräckliga, då turtätheten kan bli låg speciellt utanför högttrafikperioderna.

Förstudien innehåller ett antal sträckningsalternativ där skillnaderna mellan de studerade spåralternativen är små. Men en dragning mellan Älvsjö och Flemingsberg via Älvsjövägen och Smista allé är det alternativ som har något fler resenärer och därmed högre sammanlagd restidsvinst.

En slutsats i förstudien är att det på kort sikt bör vara intressant att förbättra busstrafiken. En utveckling av busstrafiken bör därför utredas vidare. Arbetet bör ske samordnat med SL:s stomnätstrategi.

Förutom en utveckling av busstrafiken och spårväg utreds det så kallade BUS Rapid Transit systemet i förstudien (BRT). BRT- systemet har spårvagnens

framkomlighet och genhet genom en egen körbana attraherar fler resenärer och ger sammanlagt större restidsvinster än ett spårvägssystem. Det beror på att BRT-systemet har mindre fordon och därmed behöver ha 50-100 % högre turtäthet jämfört med ett spårvagnssystem för att kunna ta om hand alla resenärer. En hög turtäthet är också viktigt för förbindelse funktion som matare till/från tunnelbann och pendeltåg. Även i BRT-alternativet uppväger inte nyttorna kostnaderna. Det utvecklade bussalternativet är det enda alternativ där nyttor och kostnader i principbalanserar.

Investeringskostnaderna för bussalternativet är 150-300 miljoner kronor och årlig kapital- och driftskostnad 60 miljoner kronor. För BRT-alternativet bedöms investeringskostnaderna till 3200-4000 miljoner kronor med årlig kapital- och driftkostnad på 423 miljoner kronor. Spårvägsalternativen beräknas kosta mellan 6500-8100 miljoner kronor med en årlig kapital. Och driftskostdan på 456 miljoner kronor.

Åtgärder som förbättrar framkomligheten för busstrafiken kan ske i olika etapper. Därmed kan busstrafiken utvecklas succesivt mot konceptet Bus Rapid Transit (BRT), vilket innebär att busstrafiken får en egen körbana och att hållplatserna är anpassade för snabba stopp. Långsiktigt innebär detta också en möjlighet att konvertera busstrafiken till spårväg.

I förstudien konstateras det att fokus i nuläget bör läggas på att utreda vilken nivå av busstrafik som är lämplig att implementera. I kommande steg kan det bli aktuellt att bygga ut förbindelsen i etapper, där buss blir snabbare och billigare föregångare till BRT och spårväg.

Förvaltningens synpunkter och förslag

I "Vision för söderort" framkom tydligt både i remissvar och i dialogarbete att det behövs fler tvärförbindelser i södra Stockholm och Spårväg syd lyftes fram som betydelsefull. Söderort har en stor utvecklingspotential, inte minst Skärholmen/Kungens Kurva-området. Här finns bland annat Nordens största handelsplats som besöks av 30 miljoner besökare varje år.

Spårväg syd är en satsning på hållbar och långsiktig samhällsutveckling. Näringsliv, hushåll, finansiärer och fastighetsägare stimuleras till lokalisering i områden som tidigare varit okända eller alltför otillgängliga. Utvecklingsbara platser blir intressanta. I södra Stockholmsområdet finns stor efterfrågan på både bostäder och företagsetableringar. 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. Spårväg syd är en strategisk satsning för att utveckla yttre regionala kärnor i södra Stockholmsområdet. Den förbinder två av Stockholms mest expansiva utvecklingsområden och två av landets mest trafikerade kollektivstråk – tunnelbanans röda linjer i sydvästra Stockholm och södra stambanan med fjärrtåg, regionaltåg och pendeltåg.

Spårväg syd förbättrar möjligheterna till inomregionala, nationella och internationella resor och kontakter i södra Stockholmsregionen. Den förbättrar tillgängligheten i de sydvästra delarna av Stockholm i förhållande till viktiga regionala målpunkter så som flygplatser vid Arlanda och Skavsta, hamnar, fjärrtågsstationer och högskolor. Spårväg syd bidrar även till att utjämna en del av de skillnader i näringslivsetableringsförutsättningar som finns mellan norra och södra regiondelarna.

Spårväg syd ger många sociala välfärdsvinster som berör många människor. Befolkningstäta stadsdelar längs de yttre delarna av tunnelbanans södra linje är mångkulturella och människorna har starka internationella nätverk. Stadsdelarna fungerar som ett av Stockholmsregionens viktigaste inflyttningsområden för människor som söker sig hit – människorna som regionen behöver för att växa och klara framtida arbetskraftsbehov. Många behöver utbildning och förankring på arbetsmarknaden. Genom Spårväg syd skapas ett nytt kapacitetsstarkt och attraktivt kollektivtrafikstråk.

Det är också viktigt att Skärholmen/Kungens kurva – området som idag är starkt bilorienterat även får kollektiva förbindelser av hög klass. Spårväg syd är en viktig förbindelselänk i kommunernas ambition att sammanlänka de båda områdena. E4/E20 utgör idag en stor barriär mellan områdena.

Förvaltningen anser att en busslinje bör inrättas så snart som möjligt för att trafikera sträckan och utredning påbörjas för att som förstudien föreslår successivt utveckla denna mot konceptet Bus Rapid Transit (BRT). Förvaltningen anser dock att det är mycket viktigt att spårvägen fortsätter att utredas.

Då förslagen på sträckningsalternativ är i stort sett likvärdiga när det gäller resandeunderlag med en liten fördel för sträckan via Älvsjövägen och Smista allé har förvaltningen inga synpunkter på dragningen förutom att den bör kopplas samman med Skärholmens centrum.



Enligt förstudien ska spårvägen som regel byggas så att spårvägstrafiken är separerad från övrig trafik. I lägen där spårvägen inte går genom tätbebyggd stadsmiljö går det bra med en separerad bana men i de lägen där den går genom tätbebyggd stadsmiljö bör barriäreffekter undvikas för att få en attraktiv stadsmiljö.

Bilaga

SL:s remisshandling *Förstudie Spårväg Syd*, augusti 2011, finns i sin helhet på www.sl.se/sparvagsyd