

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Motion 2003:20 av Lars B Strand och Maria Wallhager (fp) om byggandet av Tvärbanans Älvsjögren

Föredragande landstingsråd: Anna Berger Kettner

Ärendet

Motionärerna föreslår en utredning om byggandet av Tvärbanans Älvsjögren.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

En fortsatt utveckling av spårvägstrafiken är en viktig del i arbetet med att skapa framtidens SL-trafik. Arbetet med tvärbanans förlängning är därför mycket högt prioriterat. Att utveckla och stärka de södra delarna av regionen, bland annat genom en utbyggd infrastruktur för kollektivtrafiken, är också en viktig fråga med mycket hög prioritet.

Enligt den av regeringen fastställda Framtidsplanen för järnvägen kommer statsbidrag att ges under år 2010 till 2015 till nya etapper i snabbspårvägen (Tvärbanan). Banan planeras att förlängas i båda ändarna med utbyggnader på sträckorna Alvik – Ulvsunda – Solna station och Hammarby Sjöstad – Slussen – Saltsjöbaden. Däremot finns inga statsbidrag avsatta för byggande av tvärbanans Älvsjögren, vilket omöjliggör en utbyggnad. Statsbidrag om minst 50 procent av kostnaden är helt nödvändigt för att investeringar i spårinfrastrukturen ska genomföras. Detta är samtliga partier överens om.

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2001, ingår inte Tvärbanans Älvsjögren. Bytesmöjligheter mellan Tvärbana och

Bilagor

- 1 Motion
- 2 Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande

pendeltåg ska enligt RUFSS 2001 tillgodoseas genom pendeltågsstationen i Årstabergr som är under byggnad.

För att underlätta en utveckling mot en flerkärnig region föreslås i RUFSS 2001 ett spårreservat mellan Älvsjö –Skärholmen – Kungens Kurva – Flemingsberg. Beredskap bör också finnas för att kunna förlänga banan från Älvsjö mot Skarpnäck. Härigenom skulle det skapas en yttre tvärförbindelse som binder samman alla de södra tunnelbanegrenarna och underlättar för boende inom den södra regiondelen att nå Älvsjö och de föreslagna kärnorna Flemingsberg och Skärholmen/Kungens Kurva. Ett spårreservat finns också för att förlänga tunnelbanans Hagsätragren till Älvsjö.

I dag har de boende i Östberga och Liseberg en god kollektivtrafik. Under högtrafik har exempelvis Östbergahöjden 10 bussförbindelser per timme med extra avgång i maxtimmen. Lägsta trafikutbudet under kvällstid är halvtimmestrafik. Busstrafiken ansluter till tunnelbanan vid Gullmarsplan och Liljeholmen samt till Tvärbanan. Vid Årstabergr kommer en bussanslutning att byggas vid pendeltåget som kommer att förbättra trafiken till och från Östberga och Liljeholmen samt ge bra byten till och från tvärbanan och pendeltågen.

Mot bakgrund av ovanstående är en utredning om byggandet av Tvärbanans Älvsjögren inte aktuell.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 3 maj 2005.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 17 maj 2005.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till fp-ledamöternas förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

Fp-ledamöterna reserverade sig:

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta att bifalla motionen.

Den ursprungliga utredningen om tvärbanan med en Älvsjögren syftade bl a till en vitalisering av Östberga, Liseberg och Älvsjö. Dessutom har Älvsjögrenen som syfte att ge en bättre kollektivförsörjning mellan områdena Årsta och Älvsjö. Det ger också möjlighet till omstigning från pendeltåg till spår-vagn och knyta ihop Alvik – Globen – Älvsjö. Om Älvsjögrenen byggs ut så halveras resetiderna till Gullmarsplan eller Liljeholmen för boende utmed banan

SL och regionplane- och trafikkontoret föreslås därför att få i uppdrag att tillsammans med Stockholms stad utreda byggandet av tvärbanans Älvsjögren.”

Ärendet och dess beredning

Lars B Strand och Maria Wallhager (fp) har i en motion (bilaga), väckt den 11 februari 2003 föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt Storstockholms Lokaltrafik och regionplane- och trafikkontoret att tillsammans med Stockholms stad utreda byggandet av Tvärbanans Älvsjögren.

Yttranden har inhämtats från regionplane och trafiknämnden och AB Storstockholms Lokaltrafik.

Regionplane- och trafiknämnden har den 12 maj 2003, enligt kontorets förslag, avgett följande yttrande.

”I den antagna regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2001, ingår inte Tvärbanans Älvsjögren. Bytesmöjligheter mellan Tvärbanan och pendeltåg tillgodoses i RUFSS 2001 genom pendeltågsstationen i Årstaberget som är under byggnad.

För att underlätta en utveckling mot en flerkärnig region föreslås i RUFSS 2001 ett spårreservat mellan Älvsjö – Skärholmen – Kungens Kurva – Flemingsberg. Beredskap bör också hållas för att kunna förlänga banan från Älvsjö mot Skarpnäck Härigenom fås en yttre tvärförbindelse som binder samman alla de södra tunnelbanegrenarna och underlättar för boende inom den södra regiondelen att nå Älvsjö och de föreslagna kärnorna Flemingsberg och Skärholmen/Kungens Kurva. Ett spårreservat finns också för att förlänga tunnelbanans Hagsätragren till Älvsjö.

LS 0302-0734

I Banverkets nyligen remitterade flerårsplan 2004-2015, Framtidsplan för järnvägar, finns inga statsbidragsmedel avsatta för något av ovanstående objekt. Mot bakgrund av ovanstående bedöms en utredning om byggandet av Tvärbanans Älvsjögren inte aktuell.”

Fp-ledamöterna reserverade sig.

”I sitt svar har regionplane- och trafikkontoret i första hand yttrat sig om pendeltågsresenärernas omstigningsmöjlighet till tvärbanan men däremot har man inte utförligt behandlat frågan om kollektivtrafikförsörjningen i områdena mellan Årsta och Älvsjö som tyvärr lämnar en hel del övrigt att önska.

I svaret har man beskrivit de spårvägssträckningar som inledningsvis nämns i motionen och som bör ge ytterligare underlag för en sammanbindning av de två systemen.

Svaret belyser inte alls den vitalisering av stadsdelarna Östberga, Liseberg och Älvsjö som den ursprungliga utredningen om tvärbanan med en Älvsjögren beskrev.

Det finns ytterligare synpunkter som bör beaktas innan man avfärdar motionsförslaget, t.ex.

Fördelar med direktförbindelsen mellan de spårvägssträckningar som planeras och beskrivs i svaret och den befintliga Tvärbanan är många. Om de två systemen byggs samman bör det ge fler möjligheter till en flexiblare trafik med fler olika linjesträckningar. Förutom de redan föreslagna sträckorna Flemingsberg – Älvsjö – Skarpnäck ger Älvsjögrenen ytterligare alternativ såsom exempelvis: Flemingsberg – Älvsjö – Gullmarsplan, Skarpnäck – Älvsjö – Alvik, m.fl. alternativ.

Den i motionen föreslagna Älvsjögrenen kan fungera som komplement och reserv till pendeltågen vid stopp i pendeltågstrafiken.

Fördelar med en förbindelse mellan de två spårvägsystemen då det gäller att överföra vagnar mellan dem samt att kunna utnyttja gemensamma verkstäder och depåer.

Då så många frågor återstår att beakta föreslår vi att ärendet återremitteras för att ytterligare belysa ovanstående synpunkter.”

Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande den 15 april 2003 bifogas (bilaga).

AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse har den 17 juni 2003 som svar på motionen överlämnat följande yttrande.

”I mars 1998 godkände landstingsfullmäktige en överenskommelse med Stockholms stad och staten om finansiering av nya Årstabron och Södra Länken m.m. Av fullmäktiges beslut framgår att en ny pendeltågsstation vid Årstaberg ersätter den tidigare planerade spårvägen Årsta – Älvsjö.

Våren 2002 antog landstingsfullmäktige en ny regionplan, RUFSS (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen). I den nya regionplanen ingår inte Tvärbanans Älvsjögren.

Studier från 1996 visar att kostnaden för Älvsjögrenen uppskattades till närmare en halv miljard kronor, vilket ska jämföras med ca 130 mkr som den nya pendeltågsstationen beräknas kosta. I kostnaden för den nya stationen ingår också en flyttning av Tvärbanans nuvarande hållplats vid Årstaberg samt en ny lokal bussterminal.

Med en ny pendeltågstation vid Årstaberg skapas en bytespunkt mellan pendeltågen och Tvärbanan. Stationen vid Årstaberg beräknas öppnas för trafik 2006.

Idag har boende i Östberga och Liseberg en god kollektivtrafik. Under högtrafik har exempelvis Östbergahöjden 10 bussförbindelser per timme. Lägsta trafikutbudet under kvällstid är halvtimmestrafik. Busstrafiken ansluter till tunnelbanan vid Gullmarsplan och Liljeholmen samt till Tvärbanan. I syfte att förbättra trafiken ytterligare kommer en översyn att göras av den framtida busstrafiken till Årstabergs pendeltågsstation och Tvärbanan.

En fortsatt utveckling av spårvägstrafiken är en viktig del i arbetet med att skapa framtidens SL-trafik. Efter framgångarna med Tvärbanans första etapper har en formell genomförandeinriktad planering påbörjats för Tvärbanans förlängning norrut och österut. De tre aktuella sträckorna är österut från Hammarby Sjöstad mot Slussen och norrut från Alvik mot Solna samt mot Kista. Arbetet är högt prioriterat.

Att utreda Tvärbanans Älvsjögren är däremot inte aktuellt.”

Fp-ledamoten reserverade sig.

”De intentioner man hade med Älvsjögrene n var att ge bättre kollektivtrafikförsörjning till områdena mellan Årsta och Älvsjö, att vitalisera stadsdelarna Östberga, Liseberg och Älvsjö, att ge omstigningsmöjligheter till spårvägen för pendeltågresenärerna samt att knyta ihop de tre citysatelliterna Alvik – Globen – Älvsjö.

Om Älvsjögrene n byggs ut så halveras restiderna till Gullmarsplan eller Liljeholmen för de boende utmed banan.”

Bilagor

Motionen

Tvärbanan var en del av Dennispaketet.

När planerna för tvärbanan drogs upp fanns Älvsjögrenen med som en viktig del. De intentioner man hade med Älvsjögrenen var:

- Att ge bättre kollektivtrafikförsörjning till områdena mellan Årsta – Älvsjö
- Att vitalisera stadsdelarna Östberga, Liseberg och Älvsjö
- Att ge omstigningsmöjligheter till spårvägen för pendeltågsresenärerna.
- Att knyta ihop de tre citysatelliterna Alvik – Globen – Älvsjö.

Alla dessa skäl för att bygga tvärbanans Älvsjögren gäller fortfarande.

De snabbspårvägssträckningar som nu diskuteras och utreds i södra Storstockholm kommer alla att ha en anknytning till Älvsjö. De befintliga och de planerade spårvägslinjerna bör naturligtvis inte vara skilda system utan sammanbundna så att man får fler olika linje- och resealternativ.

Att en pendeltågsstation byggs vid Årstaberg förändrar ingenting för de boende mellan Älvsjö och Årsta.

Den nuvarande kollektivtrafiken mellan Älvsjö–Östberga–Årsta är mycket dålig. Som vägnätet för närvarande ser ut blir förbättringar i kollektivtrafiken i form av kortare restider mycket svåra att genomföra med bussar. Det är min uppfattning att en stor förbättring skulle åstadkommas om den planerade spårvägen från Årsta till Älvsjö byggs.

Förutom att Östberga- och Lisebergsborna får en förbättrad kollektivtrafik kan även Älvsjö utvecklas som en citysatellit i likhet med Globenområdet och Alvik. För att ge Älvsjö enkla och bra förbindelser med de två andra citysatelliterna är det viktigt att tvärbanan byggs ut till Älvsjö.

Älvsjö är med Stockholmsmässan och ett stort antal arbetsplatser ett stort resmål och även bytespunkt för resande från hela Storstockholmsområdet. Förutom pendeltåg trafikeras Älvsjö av åtta busslinjer som tar upp trafikanter från hela Söderort. Många av de resenärer som i dag kommer till Älvsjö med buss skulle vara mer betjänta av att kunna resa med spårvägen.

Den pendeltågsstation som skall byggas vid Årstaberg ger visserligen resande med pendeltågen en bra omstigningsmöjlighet men har även nackdelar för järnvägstrafiken i form av lägre kapacitet och längre restider för

dem som inte skall byta till snabbspårvägen, Pendeltågsstationen vid Årstaberget förbättrar inte situationen för de boende i Östberga och Liseberg.

Det resandeunderlag som finns i stadsdelarna Östberga, Liseberg och Älvsjö ger tillsammans med alla de resande som kommer till Älvsjö med buss ett tillräckligt trafikantunderlag för att motivera Älvsjögrenen redan idag. Inom 600 meter från den föreslagna spårvägen bor och arbetar 14 000 människor.

Till detta kommer att Östberga och Älvsjö få ytterligare innevånare genom kompletteringsbebyggelse samt att det blir intressant att planera för ytterligare bostäder i dessa områden. Dessutom är många företag intresserade att flytta till Älvsjö, en företagsetablering som skulle gynnas av en bra kollektivtrafikförsörjning.

Byggs Älvsjögrenen ut halveras restiderna till Gullmarsplan eller Liljeholmen för de boende utmed banan.

Även miljöskäl talar för anläggandet av en snabbspårväg som reducerar antalet bussar inom de bebyggda områdena.

Vi föreslår därför att landstingsfullmäktige beslutar

att ge SL och regionplane- och trafikkontoret i uppdrag att tillsammans med Stockholms stad utreda byggandet av tvärbanans Älvsjögren.

Stockholm den 11 februari 2003

Lars B Strand

Maria Wallhager

Regionplane - och trafikkontorets tjänsteutlåtande

Kontoret har anfört följande

I den antagna regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2001, ingår inte Tvärbanans Älvsjögren. Bytesmöjligheter mellan Tvärbana och pendeltåg tillgodoses i planen genom pendeltågsstationen i Årstabergr som är under byggnad.

För att underlätta en utveckling mot en flerkärnig region föreslås i RUFS 2001 ett spårreservat mellan Älvsjö –Skärholmen – Kungens Kurva – Flemingsberg. Kontoret har tillsammans med berörda kommuner och SL genomfört en utredning om en spårväg, Spårväg Syd, i denna sträckning. Stockholmsberedningen har likaså föreslagit en spårväg i denna sträckning. Stockholm stad har inom arbetet med Spårväg Syd fört fram ett förslag om en sammanbindningsbana med Tvärbanan. Förslaget innebär att Spårväg Syd förlängs från Älvsjö över Västberga mot Årstadal där banan ansluter till Tvärbanan. De studier som gjorts visar dock att resandet på Spårväg Syd, sträckan Flemingsberg – Kungens Kurva –Skärholmen- Fruängen skulle påverkas i mycket liten omfattning om banan kopplades samman med Tvärbanan enligt Stockholms stads förslag. Den sammanbindande banan bedömdes i första hand få en lokal funktion för de områden den passerar. Från driftsynpunkt kan det dock finnas fördelar med en sammankoppling av bansystemen.

I RUFS 2001 anges också att beredskap bör hållas för att kunna förlänga en spårbanan från Älvsjö mot Skarpnäck. Härigenom fås en yttre tvärförbindelse som binder samman alla de södra tunnelbanegrenarna och underlättar för de boende inom den södra regiondelen att nå Älvsjö och de föreslagna kärnorna Flemingsberg och Skärholmen/Kungens Kurva. Ett spårreservat finns också för att förlänga tunnelbanans Hagsätragren till Älvsjö. I RUFS 2001 anges även att beredskap bör hållas för en eventuell förlängning av spåren från Skärholmen norr ut via Vällingby mot Barkarby, där en eventuell bana kan kopplas samman med en framtida bana i spårreservatet för en yttre tvärbana via Stockholm Nord mot nordost.

I Banverkets flerårsplan 2004-2015, Framtidsplan för järnvägen, som nyligen remitterats finns inga statsbidrag redovisade för utbyggnader av spårvägar eller tunnelbanor inom den södra regiondelen utom förlängningen av Tvärbanan från Hammarby sjöstad till Slussen inklusive konverteringen av Saltsjöbanan.

LS 0302-0734

Östbergahöjden, har under högtrafik (6 tim/dygn) 10 bussförbindelser per timme. Det innebär 6-minuterstrafik vilket är en något högre turtäthet än turtätheten på Tvärbanan. Lägsta trafikutbudet kvällstid är halvtimmestrafik. Liseberg har liknande trafikutbud. Bussarna ansluter till Gullmarsplan och Liljeholmen och kopplar området till alla de södra tunnelbanelinjerna och Tvärbanan. En resa mot Älvsjö medför dock ett byte.

SL avser genomföra en studie av framtida busstrafik till Årstabergrstation. En av de linjerna som idag trafikerar Östbergahöjden angör Årstabergr med anslutning till Tvärbanan. En pendeltågsstation vid Årstabergr ger de boende på Östbergahöjden möjligheter att utan byte också nå pendeltågsnätet. Området får härigenom koppling till hela det regionala spårnätet vilket kontoret bedömer vara en god kollektivtrafikförsörjning.

Mot bakgrund av ovanstående bedöms en utredning av byggandet av Tvärbanans Älvsjögren inte aktuell och kontoret anser härmed motionen besvarad.