

2005-05-03

LS 0302-0734

Landstingsstyrelsen

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

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå 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.

Bilagor

- 1 Motion
- 2 Regionplane och trafikkontorets tjänsteutlåtande

2003-04-15

2005-05-03

LS 0302-0734

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2001, ingår inte Tvärbanans Älvsjögren. Bytesmöjligheter mellan Tvärbana och pendeltåg ska enligt RUFS 2001 tillgodoses genom pendeltågsstationen i Årstaberget 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. 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 Östberga höjden 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 Årstaberget 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.

Ingela Nylund Watz

Anna Berger Kettner

Anders Lönn

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 Tvärbana 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.

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.

2005-05-03

LS 0302-0734

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

Fördelar med direktförbindelsen mellan de spårvägsträckningar 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 flexiblere 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 spårvägssystemen 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, RUFS (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 pendeltågsstation 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 Gull-

2005-05-03

LS 0302-0734

marsplan och Liljeholmen samt till Tvärbanan. I syfte att förbättra trafiken ytterligare kommer en översyn att göras av den framtida busstrafiken till Årstabergrs pendeltågstation 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 genomförandeariktad 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 Älvsjögrenen 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 Älvsjögrenen byggs ut så halveras restiderna till Gullmarsplan eller Liljeholmen för de boende utmed banan.”

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 3 maj 2005.