

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2014-04-24Diarienummer  
SL 2013-5412Handläggare  
Jens Plambeck  
08-6861651  
Jens.plambeck@sll.seInfosäk. klass  
K1 (Öppen)Trafiknämnden  
2014-04-29, info punkt 25

## Information om programstudie Spårväg syd

### Ärendebeskrivning

Trafiknämnden fattade 2012-10-16 (TN 1210-0207) beslut om att genomföra en programstudie avseende Spårväg syd. Detta informationsärende omfattar lägesrapportering från programstudien samt om utredningen rörande en BRT-lösning.

## 1 Inledning

### 1.1 Bakgrund

I oktober 2012 fattade trafiknämnden beslut om förstudie för Spårväg syd vilket innebär att en programstudie avseende Spårväg syd ska genomföras samt att ett förslag till avsiktsförklaring ska tas fram i samråd med berörda parter där en betydande kommunal medfinansiering är en viktig del.

Uppdraget är uppdelat i två etapper där Flemingsberg - Skärholmen är etapp 1 och Skärholmen - Älvsjö etapp 2. Beslutet innebär att även BRT (Bus Rapid Transit) bör utredas som en övergångslösning.

Inom ramen för trafiknämndens beslut är en BRT-utredning framtagen i samarbete med X2AB på etapp 2, Skärholmen - Älvsjö. Arbetet prioriteras tidsmässigt för att kunna dra nytta av det parallella BRT-arbetet som bedrivs nationellt inom X2AB. Med anledning av detta finns mer tydliga slutsatser kring övergångslösningen BRT än för spårlösning i detta skede.

BRT-utredningen har inkluderats i programstudien för Spårväg syd som omfattar hela sträckan Flemingsberg – Skärholmen - Älvsjö. Avsikten med BRT-utredningen har varit att titta på en BRT-linje i sträckningen för Spårväg syd. BRT-alternativet innebär att en bussgata anläggs som till stora delar är separerad från övrig trafik. Sträckningen är den samma som den spårväglösning som förstudien för Spårväg syd presenterade. Den studerade sträckningen är i ett

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2014-04-24Diarienummer  
SL 2013-5412Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

senare skede möjlig att bygga ut till en spårväg, genom att samtliga broar och körbanor är anpassade till kraven för spårtrafik.

I programstudien kommer vidare utredningar att göras, bland annat trafikanalyser, tekniska utredningar, MKB, depå, affärs- och fastighetsfrågor mm. avseende både spår och BRT.

## **2 Programstudie Spårväg syd**

### **2.1 Programstudiens syfte och mål**

Utgångspunkten i programstudien är:

- Spårstudierna fördjupas för etapperna mellan Flemingsberg och Kungens kurva/Skärholmen samt Skärholmen – Älvsjö.
- En övergångslösning i form av BRT utreds för etappen Skärholmen – Älvsjö.

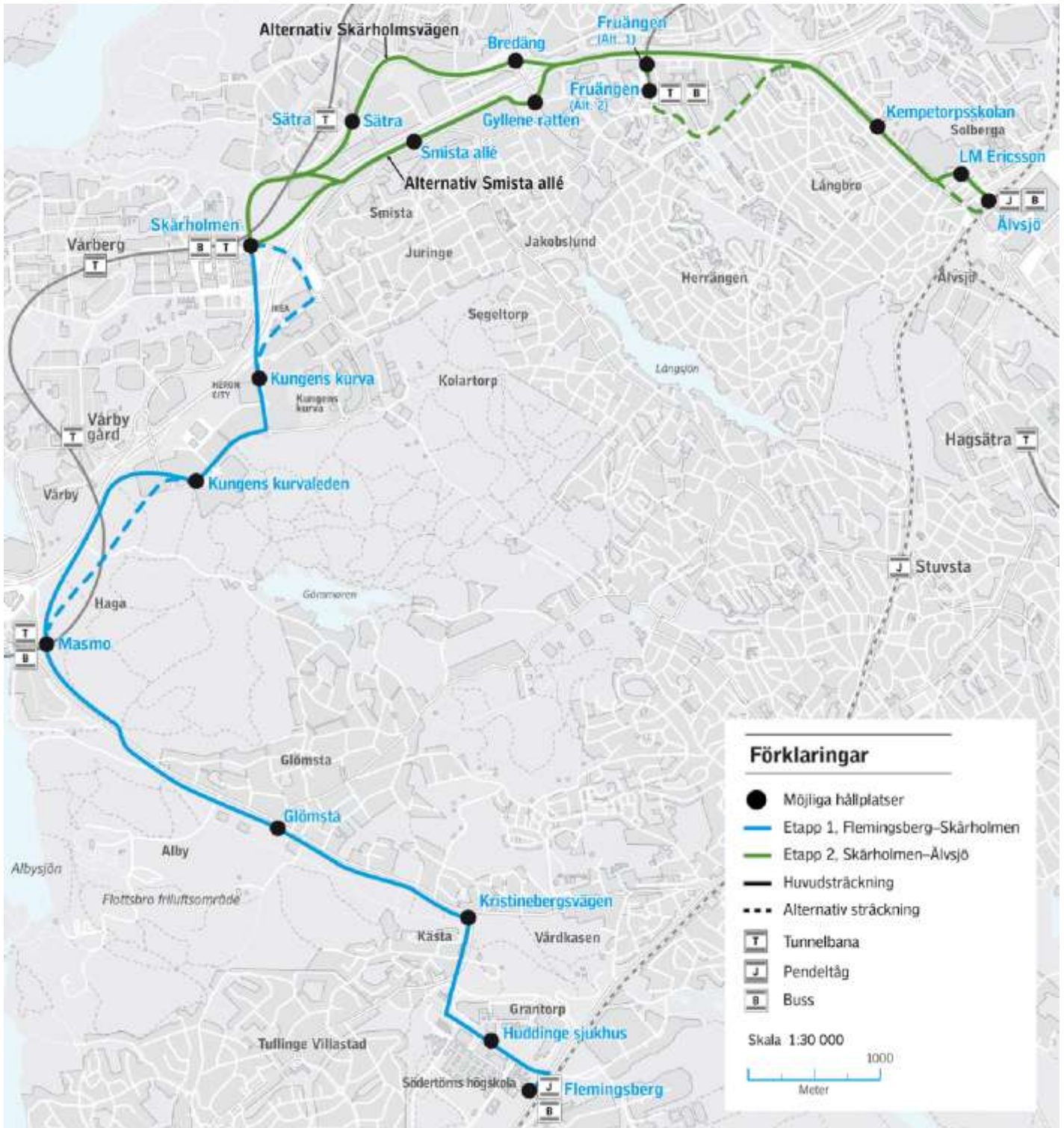
Syftet med programstudien är att ta fram underlag för att kunna fatta beslut om:

- Sträckning för Spårväg syd mellan Flemingsberg och Älvsjö, inklusive att ta fram ett möjligt depåläge och andra kostnadsdrivande aspekter samt ta fram en kostnads kalkyl för hela projektet.
- En avsiktsförklaring där betydande kommunal medfinansiering är en viktig del.

Programstudien avser att med en tvärförbindelse mellan Flemingsberg och Älvsjö binda samman de regionala kärnorna i Söderort för att stärka det kollektiva tvärresandet i regionen. Sträckan kommer att passera flera befintliga bytespunkter; pendeltåg i Flemingsberg, tunnelbana i Masmö, Kungens Kurva, tunnelbana i Skärholmen, tunnelbana i Fruängen samt pendeltåg i Älvsjö.

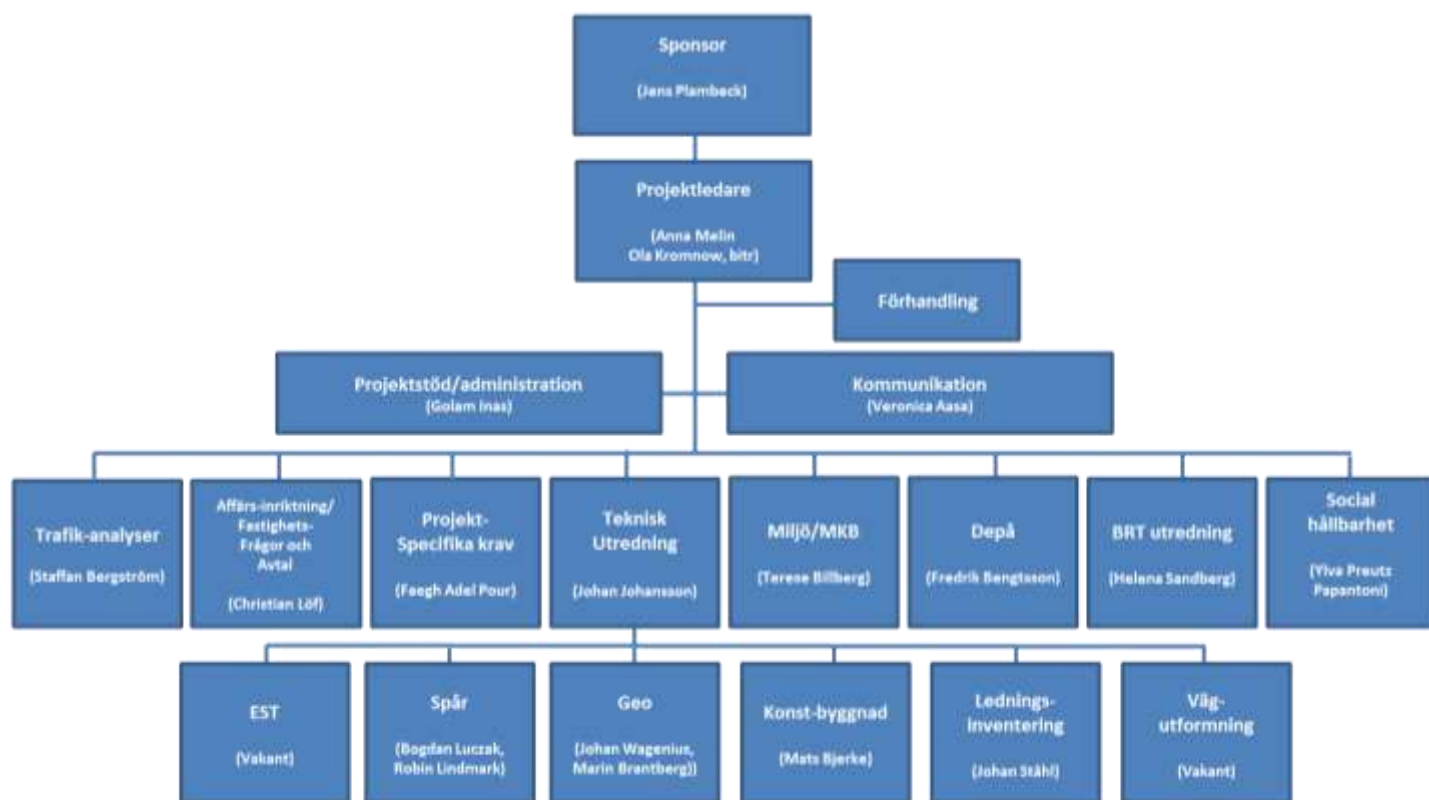
En tvärförbindelse skapar även positiva sociala konsekvenser för boende och verksamma i området. Av den anledningen kommer en social konsekvensbeskrivning (SKB) att tas fram i programstudien. Det är första gången detta görs av trafikförvaltningen. Syftet med den är att ta fram ett underlag för att utveckla Spårväg syd utifrån människors behov genom att identifiera de sociala aspekterna i faktorer som exempelvis trygghet, rättvisa, jämställdhet och hälsofrågor.

På nästa sida visas en karta över de sträckningsalternativ som programstudien utreder. Sträckningarna inkluderar både spårväg och BRT.



## 2.2 Programstudiens organisation och omfattning

Programstudien är bemannad med följande organisation, se organisationsbild nedan.



I programstudien kommer följande att utredas:

- Sträckningsstudier för spårväg samt BRT
- Lokalisering av hållplatslägen för båda etapperna
- Trafikanalyser för spårväg samt BRT
- Tekniska studier av konstruktioner, El, Signal, Tele för spårväg samt BRT
- Framtagning av geotekniska förutsättningar för spårväg samt BRT
- Inventeringar av ledningar för bägge etapper
- Miljökonsekvensbeskrivning för spårväg samt BRT
- Social konsekvensbeskrivning för spårväg samt BRT
- Lokalisering och utformning av depå för spårväg och BRT
- Värdering av intrångspåverkan på närliggande fastigheter
- Kostnads kalkyl för spårväg samt BRT
- Samråd med allmänheten och berörda kommuner, organisationer och föreningar
- Förhandlingar med berörda kommuner om betydande medfinansiering

Utredningen studerar BRT som en övergångslösning för båda etapperna, men som tidplanen visar kan en BRT-lösning svårligen genomföras på etapp 1, då byggstart för spårvägen är planerad till 2019 med trafikstart 2023.

Programstudien för Spårväg syd kommer att beakta eventuella tekniska förutsättningar beträffande Tvärbana. Trafikförvaltningen uppmärksammar de synpunkter som trafiknämnden tidigare har framfört i samband med Tvärbana Kistagrenen.

Digitalt samråd har skett under perioden 2014-03-04 – 2014-03-23 via en enkät med frågeställningar som berör samtliga utredningsområden i programstudien. Resultatet av detta samråd kommer att ligga till grund för fortsatt utredning samt för PM om betydande miljöpåverkan till Länsstyrelsen. Fysiska samråd för allmänheten kommer även att ske under hösten 2014, på betydande platser i området längs sträckan.

### 2.3 Finansiering

Kollektivtrafiklagen medger medfinansiering från berörda kommuner och en inledande diskussion kommer att ske under våren 2014. I förslag till länsplan finns 800 miljoner kronor avsatta för Spårväg syd under åren 2019-2023.

Den totala kostnadsbilden för byggande samt drift och underhåll för både Spårväg syd etapp 1 och etapp 2 tas fram under programstudien och anges i programrapporten inför trafiknämndens genomförandebeslut under våren 2015.

### 2.4 Tidplan

Under hösten 2014 kommer förhandlingar gällande medfinansiering från kommunerna att inledas. Programstudien beräknas vara klar våren 2015 och kan då beslutas för genomförande av trafiknämnden. Beräknad tidplan för trafikstart för etapp 1 är ca år 2023 samt för etapp 2 ca år 2021.



### 3 BRT-utredningen

BRT-utredningen har studerat olika sträckningsalternativ för en BRT-linje mellan Skärholmen och Älvsjö, etapp 2, utifrån de spårsträckningar som finns i förstudien för Spårväg syd (TN 1210-0207).

Uppdraget med BRT-utredningen har varit att utreda ett förslag till BRT-koncept, olika sträckningsalternativ, depålägen, beskriva konsekvenser avseende resande, ekonomi och miljö samt konvertering till spårväg.

BRT-utredningen har genomförts i nära samarbete med X2AB:s BRT-projekt. Projektet innebär ett samarbete med andra aktörer inom kollektivtrafikbranschen för att driva på utvecklingen mot målet att fördubbla kollektivtrafikresandet i Sverige till år 2020. Inriktningen är att tydliggöra utvecklingen av BRT tillsammans med berörda aktörer. Bland annat deltar Skånetrafiken som till sommaren 2014 inrättar ett nytt BRT-system som kallas *MalmöExpressen*.

#### 3.1 Standard för BRT

Fem viktiga parametrar; BRT-standarder, har tagits fram för att en BRT-linje på sträckan Skärholmen – Älvsjö ska vara attraktiv att införa.

- 1) Den ska vara snabb
- 2) Den ska ha en egen identitet
- 3) Den ska ha hög turtäthet
- 4) Den ska ha hög komfort
- 5) Den ska ge effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan med en hög tillgänglighet

Den viktigaste parametern för att uppnå en fullgod BRT-standard som medger en snabb transport är raka och tydliga linjesträckningar med medelhastigheter på ca 30 km/h. Full prioritet bör ges i korsningar med annan trafik samt trafikering på egna bussbanor och skyddade busskörfält, snabba hållplatsstopp genom påstigning i flera dörrar samt förvisering av biljetter. Fordonen skall ha en egen identitet och en profilering som tillsammans med hållplatserna ger en egen design för BRT-linjen som både tydliggör och väcker positiva associationer till linjen. Turtätheten skall vara hög (max 7,5 min mellan bussar) för att minska väntetiden samt att fordonen ska vara utrustade med system som ger säkerställda intervall mellan bussarna och minskar risken för kolonnkörning. Fordon och hållplatser ska hålla hög komfort och vara lättillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Vägbanan ska ha en slät yta. Tvåra kurvor undviks genom rak körning i cirkulationsplatser. BRT-systemet ska ha en låg hälso- och miljöpåverkan med fordon med låga emissioner och ge ett yt- och resurseffektivt transportsystem.

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2014-04-24

Diarienummer  
SL 2013-5412

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

BRT system har flera likheter med spårväg samt liknande förutsättningar när det gäller hållplatser, eget körfält, egen identitet samt ett tydligt inslag i stadsmiljön. Likaså avisering, linjedragning samt av- och påstigning sker på liknande sätt som för spårväg. Detta gör att en framtida konvertering skulle kunna underlättas genom vissa föreberedelser för att minska tiden för konverteringen samt ge resenärerna en känsla av en sammanhållen sträcka och trafikslag.

Anders Lindström  
Förvaltningschef

Jens Plambeck  
Chef Strategisk Utveckling

**Bilaga:** BRT-utredning, SL-2012-02517