

PROGRAMSTUDIE

SPÅRVÄG SYD FLEMINGSBERG - SKÄRHOLMEN - ÄLVSJÖ

GESTALTNINGSAVSIKTER
Samrådshandling, oktober 2015

Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen

Strategisk utveckling

Samrådshandling för Programstudie Spårväg syd

Oktober 2015

Diarienummer: SL-2013-5412

Version: 0.2

Projektledning

Helena Hjertstrand Sandberg, SLL trafikförvaltningen,
projektledare

Johan Johansson, Sweco, biträdande projektledare

Medverkande

Gestaltning

Helena Paulsson, ÅF Infrastructure, delprojektledare

Elisabeth Rågdahl, ÅF Infrastructure, landskapsarkitekt

Karl-Johan Tomczak, Treeline, specialist gestaltning

Övriga

Medverkan från specialister och tjänstemän på
trafikförvaltningen.

Deltagande från Huddinge kommun, Stockholms stad och
Trafikverket.

Förord

Trafikförvaltningen har fått i uppdrag av trafiknämnden att fortsätta utreda Spårväg syd genom en programstudie. Gestaltungsavsikter för Spårväg syd är framtaget för att fungera som både inspiration och verktyg i den vidare arbetsprocessen med utveckling av en spårvägssträckning mellan Flemingsberg och Älvsjö via Skärholmen. Rapporten ska vara ett stöd för fortsatta val och preciseringar avseende gestaltungsfrågor om hur spårvägens dragning ska samspela med omgivningen och vilket arkitektoniskt uttryck detta får.

En omgivningsanpassad spårväg förhåller sig till de områden som passeras antingen genom att bli en integrerad del i stads- eller landskapsbild eller genom att utgöra en passage eller transportsträcka. Det är balansen mellan de olika förutsättningarna och förståelsen för spårvägen som strukturbildande element som skapar premisserna för gestaltungsningen. Dessa har under processen samrått med berörda intressenter.

Gestaltungsavsikterna för Spårväg syd utgör underlag för en process som ska kunna föra visioner vidare till verklighet.

Innehållsförteckning

1 Inledning	6	5.3.1 Mellan Glömstadalen och Masmö (5)	40
1.1 Avgränsning gestaltungsavsikter	8	5.3.2 Masmö (6)	41
1.2 Mål för Spårväg syd	9	5.3.3 Naturområdet Gömmaren (7)	42
1.3 Omfattning	11	5.4 Delsträcka Krossen - Skärholmen	43
2 Förutsättningar	12	5.4.1 Kungens kurvaleden (8)	44
2.1 Övergripande förutsättningar	14	5.4.2 Handelsområdet, Dialoggatan (9)	45
2.2 Stadsutveckling och regionala stadskärnor	14	5.4.3 Skärholmen (10)	46
2.3 Styrande dokument	14	5.5 Delsträcka Skärholmen - Fruängen	47
2.4 Bakgrundsmaterial	15	5.5.1 Gamla Södertäljevägen (11)	49
3 Stads- och landskapsbild	16	5.5.2 Skärholmsvägen (12)	50
3.1 Områdesanalys 2015	19	5.5.3 Segeltorps industriområde (13)	51
3.2 Spårvägsstråk	20	5.5.4 Fruängsgatan (14)	52
3.3 Områdesanalys 2030	21	5.5.5 Fruängen centrum (15)	53
4 Utformningsprinciper	22	5.6 Delsträcka Fruängen - Älvsjö	54
4.1 Spårvägstyper	26	5.6.1 Älvsjövägen (16)	55
4.2 Spårvägens sammanhang och skala	28	5.6.2 Älvsjö (17)	56
5 Delsträckor	30	5.6.3 Älvsjö station (18)	57
5.1 Typutformningar	33	6 Fortsatt arbete	58
5.2 Delsträcka Flemingsberg - Glömsta	34	7 Källor	62
5.2.1 Flemingsbergs station (1)	35		
5.2.2 Huddinge sjukhus & Hälsovägen (2)	36		
5.2.3 Katrinebergsvägen (3)	37		
5.2.4 Glömstadalen / Loviseberg (4)	38		
5.3 Delsträcka Glömsta - Krossen	39		

Kapitel 1

INLEDNING



1 Inledning

1.1 Avgränsning gestaltungsavsikter

Denna rapport är huvudrapporten för gestaltning, en del av lokaliseringstudien som görs för Spårväg syd. Rapporten är framtagen under våren/sommaren 2015 inom ramen för Spårväg syd.

Gestaltungsavsikterna visar en tänkt målbild för utformning av områden och platser längs Spårväg syds föreslagna sträckning som är samrådd mellan Trafikförvaltningen och berörda kommuner. Rapportens syfte är att identifiera frågor om gestaltning som är viktiga för det fortsatta arbetet, samt att visa på en framtida karaktär för de olika delsträckorna. Den ska även bidra till att skapa en samsyn för samtliga parter gällande utformning. På sidan 15 i rapporten listas övriga rapporter inom lokaliseringstudien för Spårväg syd. För en fördjupad bakgrunds-, process- och konsekvensbeskrivning hänvisas till dessa.

Gestaltungsavsikterna ska vara en vägledande handling när det gäller följande frågor:

- Hur ser stadsplanesammanhanget kring Spårväg syd ut?
- Hur förhåller sig spårvägen till befintliga miljöer samt till kommunernas framtida exploateringsplaner?
- Hur kommer spårvägen upplevas av resenärer, trafikanter och användare av det offentliga rummet?



Foto: Anette Andersson

BRT

Då finansieringen är osäker på etapp 2 studeras i lokaliseringstudien även möjligheten att endast bygga spårväg på etapp 1 mellan Flemingsberg och Skärholmen. På etapp 2 byggs istället en BRT-bana mellan Skärholmen och Älvsjö. I denna rapport hanteras

endast slutlösningen som är spårväg på hela sträckan. BRT innebär andra gestaltungs-mässiga förutsättningar än spårväg och kräver en fördjupad utredning där konsekvenser och riktlinjer för en BRT-lösning redovisas på samma nivå som för spårvägen.

Faktorer som påverkar gestaltning och stadsbild är exempelvis:

- En BRT-lösning ger inte ett lika strukturerande intryck som en spårväg och blir därmed mindre tydlig i stadsmiljön.
- En BRT-lösning innebär färre möjligheter till materialval för det reserverade utrymmet, gräs är till exempel inte möjligt.
- En BRT-lösning behöver ofta ett större breddmått än spårväg vilket kan resultera i mer hårdgjord yta och bredare gaturum.

BRT = BUSS RAPID TRANSIT

BRT står för Bus Rapid Transit och är ett samlingsnamn för transportsystem som trafikeras av bussar, men som i sin struktur har fler likheter med spårtrafik än med konventionell busstrafik. Ett BRT-system ska attrahera resenärer bland annat genom att erbjuda korta restider, hög turtäthet och god komfort. Ambitionen är att kombinera bussens flexibilitet med spårvägens höga kapacitet och resandekvalitet till en låg kostnad.

1.2 Mål för Spårväg syd

I förstudien formulerades ett antal projektmål för Spårväg syd. Målen utgick från att Spårväg syd är lösningen på en brist i kollektivtrafiksystemet – att spårvägen kan länka samman Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen och Älvsjö och förbättra möjligheterna att resa i tvärled i södra Stockholm. Resultatet av detta angreppssätt var att nyttorna inte visade sig vara tillräckligt stora för att motivera den kostnad det innebär att bygga och trafikera spårvägen. Spårväg syd verkar alltså inte kunna motiveras endast som trafiklösning.

Mot bakgrund av de övergripande mål som beskrivs i föregående avsnitt finns ett behov att utveckla problemformuleringen och målen för Spårväg syd. En viktig utgångspunkt i programstudien är därför att Spårväg syd kan vara något mer än en kollektivtrafiklösning. Spårvägen kan också fungera som katalysator för bostadsbyggande och stadsutveckling i stråket Flemingsberg – Skärholmen – Älvsjö.

På så sätt kan projektet vara ett viktigt bidrag till det arbete som görs för att möta de stora utmaningar som Stockholmsregionen står inför i form av bland annat bostadsbrist, segregation och ökad trängsel i vägnätet. Genom att på detta sätt se på Spårväg syd som ett samhällsplaneringsprojekt istället för trafikplaneringsprojekt förtydligas de värden som projektet kan tillföra.

De nya målen är formulerade utifrån ansatsen att Spårväg syd inte bara handlar om att erbjuda attraktiv kollektivtrafik utan också om att understödja stadsutveckling och ökad social rättvisa. Samtidigt ska de föreslagna lösningarna vara ekonomiskt försvarbara och medföra minimal påverkan på människors hälsa och livsmiljö.

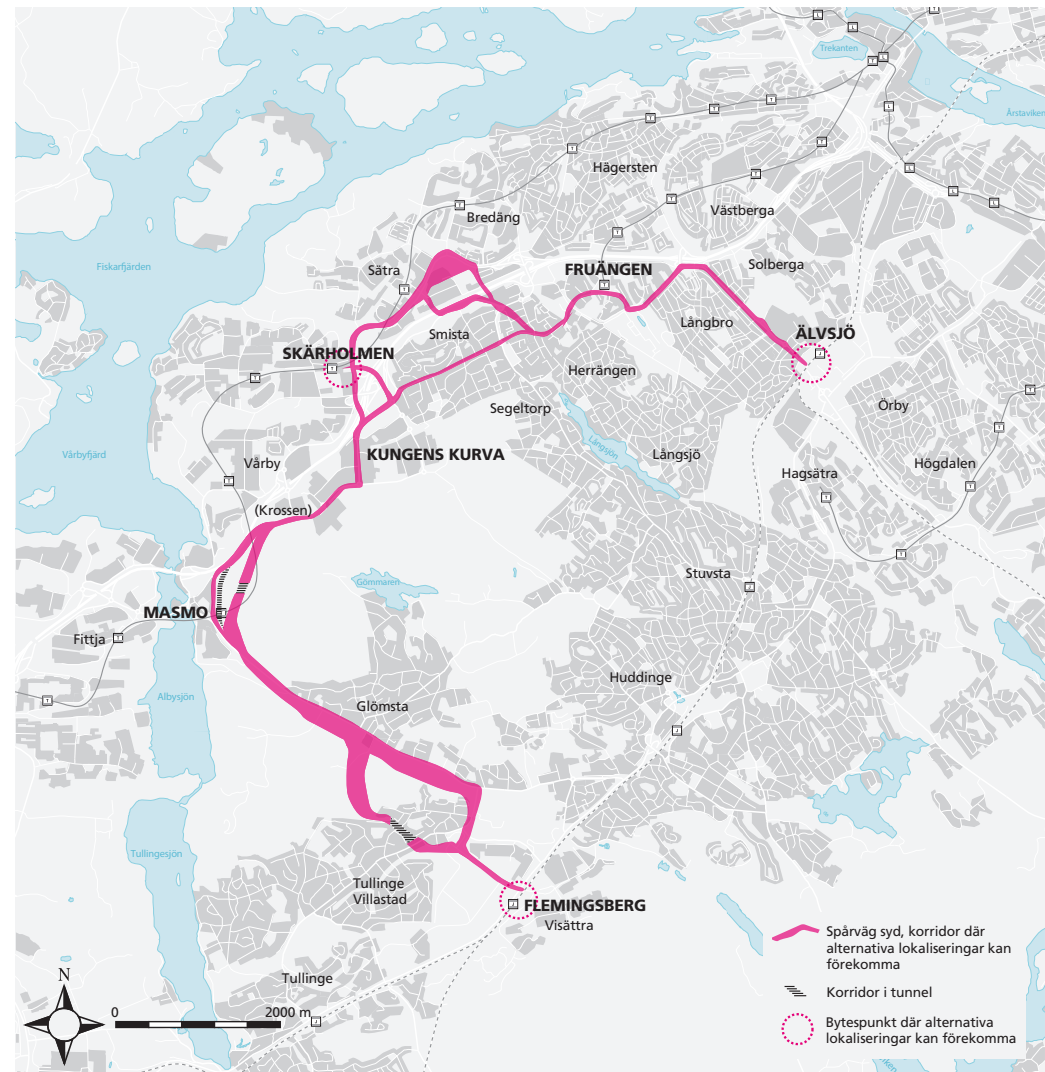
Målen, som presenteras på nästa sida, har tagits fram i dialog med Huddinge kommun och, Stockholms stad och Trafikverket. Målen tar även stöd i den dialog som bedrivits med allmänheten inom arbetet med den Sociala konsekvensbeskrivningen.

Spårväg syd ska...	Genom att...	Spårväg syd ska...	Genom att...	Spårväg syd ska...	Genom att...
<p>erbjuda attraktiv kollektivtrafik som ger förutsättningar för långsiktigt hållbar stadsutveckling</p>	<p>vara ett tydligt, tillförlitligt och komfortabelt alternativ för resor i stråket Flemingsberg – Skärholmen – Älvsjö</p> <p>erbjuda kapacitet som medger kraftigt ökad bebyggelse i en tät och promenadvänlig struktur</p> <p>erbjuda korta och attraktiva byten mellan trafikslag</p>	<p>bidra till ökad jämlikhet och förstärkt socialt kapital</p>	<p>förstärka kopplingen mellan områden och bryta sociala barriärer</p> <p>möjliggöra och uppmuntra delaktighet i planeringen</p> <p>öka resenärernas upplevda trygghet</p> <p>erbjuda högsta möjliga tillgänglighet till hela resan för samtliga resenärsgupper</p>	<p>kunna motiveras ekonomiskt</p>	<p>nyttor och kostnader är i balans</p> <p>resandeunderlaget är tillräckligt för att motivera investerings- och driftskostnaderna</p> <p>möjliggöra utbyggnad och ökad trafikering för att täcka framtida resandebehov på ett ekonomiskt effektivt sätt</p>
<p>stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft</p>	<p>öka tillgängligheten till mål- och bytespunkter</p> <p>minska restider till viktiga mål- och bytespunkter</p> <p>förbättra resandeunderlaget i samverkan med bebyggelseplaneringen</p>	<p>minimera negativ påverkan på människors hälsa och livsmiljö</p>	<p>erbjuda möjlighet till energieffektiva resor i tvärled som kan konkurrera med biltrafiken</p> <p>minimera störningar för människor som bor och verkar i spårvägens närhet</p> <p>möjliggöra effektivt utnyttjande av mark för bebyggelse och infrastruktur</p>		

1.3 Omfattning

Gestaltningssavsikterna omfattar hela linjedragningen som redovisas i kartan till höger.

Kartan redovisar de korridorsalternativ som är framtagna i projektets lokaliseringsutredning.



Lokaliseringsalternativ för Spårväg syd 2015

Kapitel 2

FÖRUTSÄTTNINGAR



2 Förutsättningar

2.1 Övergripande förutsättningar

Spårvägen ska gå mellan Flemingsberg, Skärholmen och Älvsjö, med åtminstone följande hållplatser på vägen: Masmö, Kungens Kurva, Skärholmen och Fruängen.

Spårvägs syds föreslagna sträckning är i grova drag fastslagen på stora delar av sträckan mellan Flemingsberg och Älvsjö. På vissa delsträckor finns dock alternativa sträckningar, vars respektive för- och nackdelar utreds inom lokaliseringsutredningen. För många av delsträckorna finns flera möjliga utformningsvarianter, detta syftar till exempel på hur spårvägen placeras i gaturummet. Den kan placeras mitt i gatan/vägen eller vid sidan.

2.2 Stadsutveckling och regionala stadskärnor

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010 (Regionplane- och trafikkontoret, 2010), pekas ett antal regionala stadskärnor som har stark utvecklingspotential ut. För att tillvarata denna utvecklingspotential finns det behov av att tillgängligheten till stadskärnorna förstärks och att de länkas samman med varandra. Två av dessa

kärnor är Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen i södra Stockholm. I Stockholms översiktsplan – Promenadstaden (Stockholms stad, 2010) är också Älvsjö och Fruängen utpekade som framtida stadsutvecklingsområden. I Huddinges Översiktsplan 2030 (Huddinge kommun (2), 2014) finns Glömsta och Loviseberg utpekade som ett område med goda förutsättningar för att skapa en ny stadsdel, och delar av Segeltorp pekas ut som förtätningsområde.

Då områden planeras eller utvecklas tillsammans med spårvägen blir spårområdet ett direkt stadsrumsbildande element och en central ryggrad i området. Spårvägens och hållplatsernas utformning och placering blir del i ett större stadsutvecklingsområde. I förslag till RUFS 2010 anges viktiga faktorer för utvecklingen i de regionala stadskärnorna. Där nämns till exempel följande:

Hög tillgänglighet är en förutsättning för tillväxt. Goda vägförbindelser liksom bra kollektivtrafikförbindelser är grundläggande faktorer för att näringslivet ska betrakta stadskärnorna som attraktiva alternativ för sina verksamheter. En stadskärna bör därför ha god tillgänglighet i järnvägsnät, regionalt vägnät och

tunnelbana/spårväg. Det är viktigt att utveckla de yttre stadskärnornas urbana värden. Stadsbyggandet bör inriktas mot en funktionsintegrering med bostäder, verksamheter, handel och annan service. I flera regionala stadskärnor behövs insatser för att förbättra den fysiska miljön, överbygga trafikbarriärer och tillföra upplevelsevärden, mötesplatser och grönska.

2.3 Styrande dokument

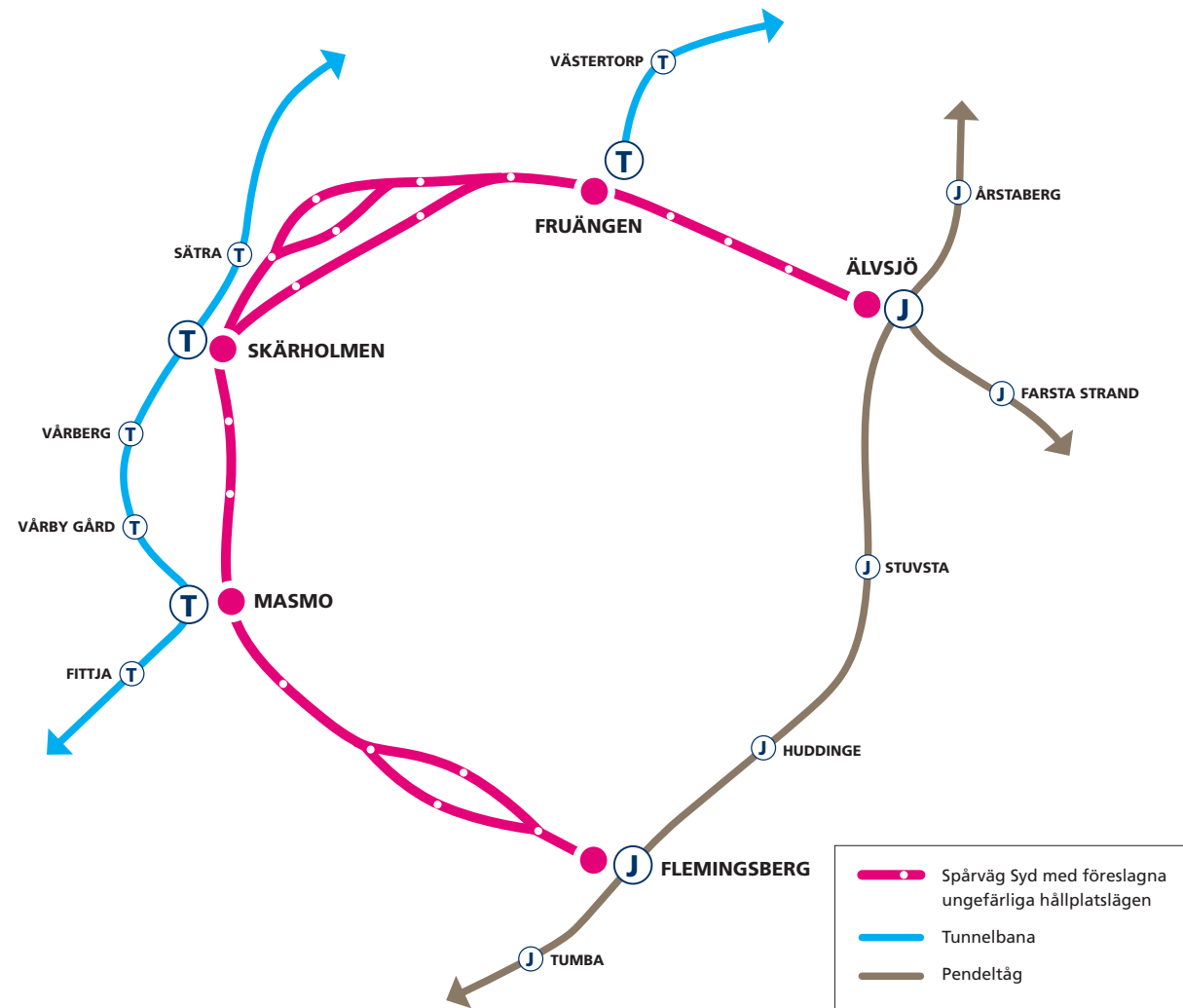
Utvecklingen i Stockholmsregionen grundar sig till stor del i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFS 2010 (Regionplane- och trafikkontoret, 2010). Det övergripande styrande dokumentet inom Trafikförvaltningen är Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län (TFP) (Trafikförvaltningen, 2012), vilket i sin tur till stor del grundar sig på RUFS 2010.

Huddinge och Stockholms planeringsdokument ska följas. De kapacitetstarka och klimatsmarta transportslagen ska prioriteras. Det innebär att gående, cyklister och kollektivtrafik är de prioriterade trafikslagen.

2.4 Bakgrundsmaterial

Nedanstående rapporter som tagits fram i projekt Spårväg syd används som underlag till denna rapport. I dessa finns fördjupade beskrivningar av studerade alternativ, arbetsprocess och konsekvenser.

- Lokaliseringsutredning
- Teknisk underlagsrapport – utredning av utformning av alternativ, påverkan på miljöer samt beskrivning av förkastade alternativ
- Social konsekvensbeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Förstudie Spårväg syd
- Avfärdade alternativ
- Systemkrav för Spårväg syd
- Projektspecifika krav



Spårväg syd, dess knutpunkter och hållplatser

Kapitel 3

STADS- OCH LANDSKAPSBILD



3 Stads- och landskapsbild

Den planerade sträckningen av Spårväg syd går igenom många olika typer av miljöer. Den passerar områden med blandad bebyggelse där vissa områden är trafikseparerade med breda gator och stora flerbostadshus medan andra områden är äldre och består av villabebyggelse med smala gator. Stora naturområden, industriområden, stadsdelscentra och områden med externhandel förekommer också längs sträckan. I många av dessa områden planeras omfattande stadsutveckling av Huddinge kommun och Stockholm stad. Större infrastruktur i form av trafikleder, trafikplatser och järnvägar finns vid den planerade spårvägen. En betydande utbyggnad av den nuvarande infrastrukturen är planerad.



Kungens kurva handelsområde



Torgmiljö i Skärholmens centrum



Öppen dalgång i Glömstadalen



Villakvarter längs Gamla Södertäljevägen



Stationsmiljö i Älvsjö

3.1 Områdesanalys 2015

Kartan visar en övergripande karaktärsindelning av landskapet kring den planerade spårvägen, så som det ser ut 2015. Syftet är att klargöra de viktigaste huvuddragen hos landskapet, liksom att påvisa skillnaderna mellan olika områden.

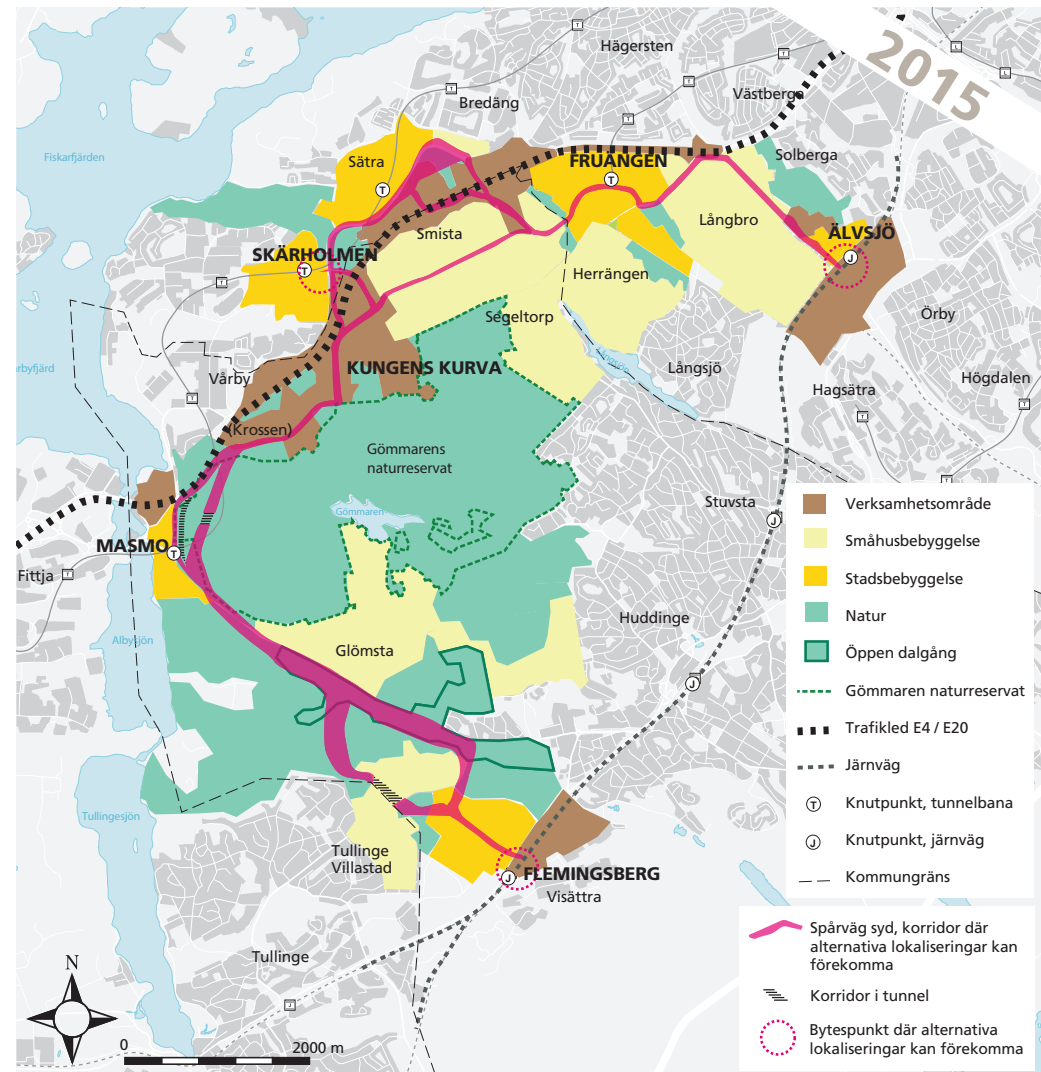
Följande landskapskaraktärer identifieras i det befintliga landskapet:

Verksamhetsområde: industri, verksamheter och infrastruktur som motorleder eller järnväg. Gles bebyggelsestruktur.

Stadsbebyggelse: område med flerbostadshus och mindre verksamheter.

Småhusbebyggelse: område med villabebyggelse och radhus.

Natur: område med öppna ängsytter, odlingsytter och skogsbeklädda yttor. Här ingår Gömmarens naturreservat.



Områdesanalys 2015 baserad på aktuell bebyggelsestruktur

3.2 Spårvägskarakterer

Spårsträckningen delas här in i fem olika spårvägskarakterer. Karaktärerna förhåller sig till de landskapskaraktärer som identifierats och visar hur spårvägen ska förhålla sig till omgivningen utmed hela sträckningen. ”Stadsutvecklingsområde” tillkommer som en spårvägskarakter och redovisas i områdesanalys 2030 på nästa sida.

Genom att göra denna karaktärsindelning kan man urskilja principer för utformningen av spårvägen som blir mer generella. Det blir ett verktyg som går att använda sig av i planeringen oberoende av hur den slutgiltiga spårvägsdragningen blir och hur exploateringsplanerna längs spårvägssträckningen utvecklas. Referensbilderna som följer visar exempel från verkligheten på respektive karakter.



Stadsutvecklingsområde: område i planeringsfas eller bebyggelsefas, planerat för tät bostadsbebyggelse och/eller verksamheter.



Verksamhetsområde: område med verksamheter och viss industribebyggelse.



Stadsbebyggelse: funktionsblandat område med flerbostadshus och arbetsplatser.



Småhusbebyggelse: område med villabebyggelse och radhus.



Natur: område helt eller delvis omslutet av naturmark; skog, öppen äng, jordbruksmark eller bergsluttningar.

3.3 Områdesanalys 2030



Stadsbebyggelse: funktionsblandat område med flerbostadshus och arbetsplatser. Tätt eller gles struktur.



Stadsutvecklingsområde: område i planeringsfas eller bebyggelsefas, planerat för tät bostadsbebyggelse och/eller verksamheter.



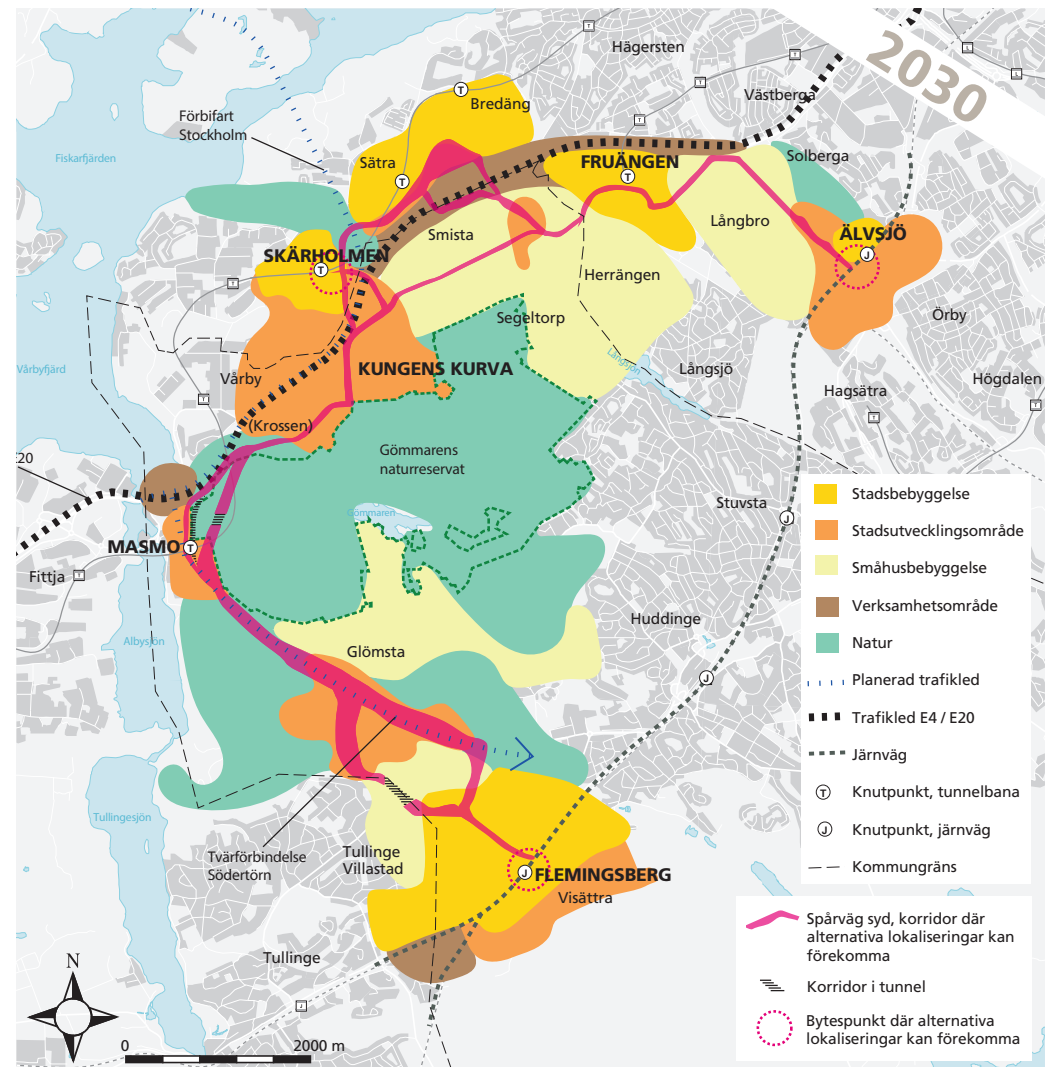
Småhusbebyggelse: område med villabebyggelse och radhus.



Verksamhetsområde: område med verksamheter och viss industribebyggelse. Gles struktur.



Natur: område helt eller delvis omslutet av naturmark: skog, öppen äng, jordbruksmark eller bergssluttningar.



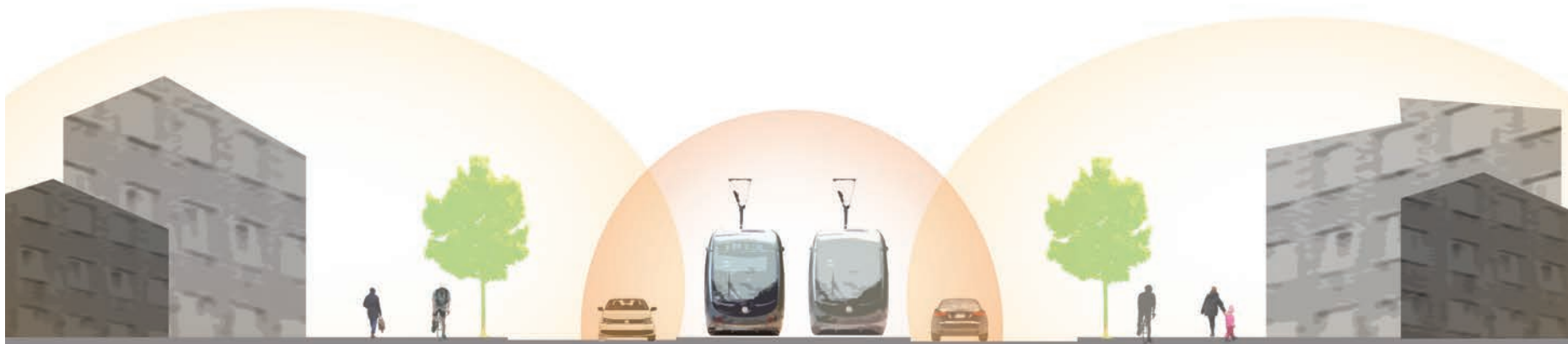
Figur 15. Områdeskaraktärer 2030 med stadsutvecklingsområden markerade i orange

Kapitel 4

UTFORMNINGSPRINCIPER



4 Utformningsprinciper



Spårvägens förhållande till omgivande miljö

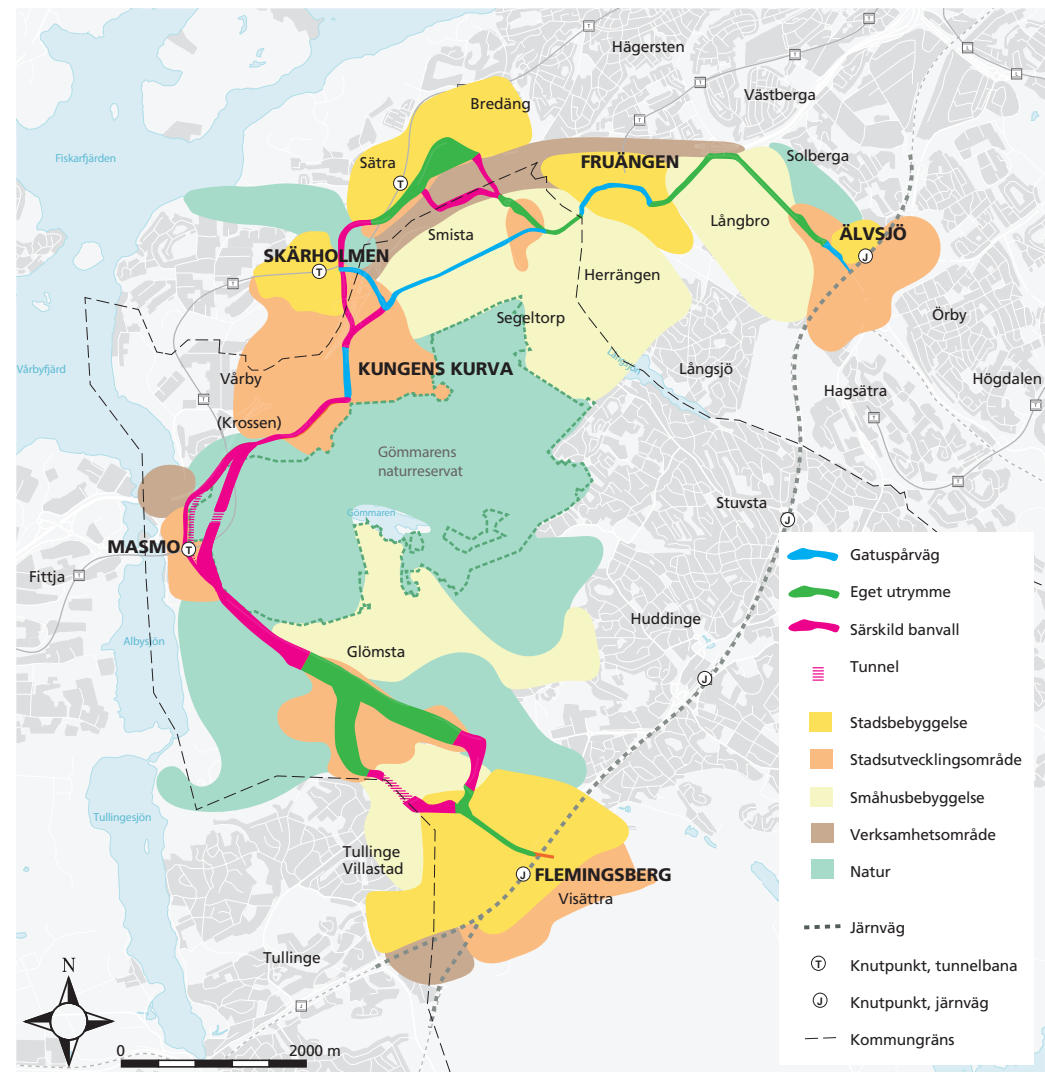
Miljön som Spårväg syd rör sig genom varierar utmed sträckan och varje plats ställer sina specifika krav på spårvägens utformning. Spårvägen kan vara både en effektiv transportlänk och ett stadsbildande inslag, beroende på vilka värden som eftersträvas på den specifika platsen. Längre fram i detta kapitel beskrivs tre olika spårvägstyper, en indelning som gjorts inom projektet för att på ett enkelt sätt kunna beskriva spårvägens karaktär i olika områden. På nästa sida redovisas dessa spårvägstyper i karta.

Genom obebyggd terräng eller utmed trafikleder kan spårvagnen gå med hög hastighet utan att ha nämnvärd negativ påverkan på människor i form av bullerstörning, trafiksäkerhetsrisk eller barriäreffekt. I bebyggda miljöer ska dock spårvägen, för att uppfylla projektmålen, även fungera som katalysator för stadsutveckling och attrahera ny bebyggelse och företagsetableringar. Spårvägens utformning ska där svara mot den attraktiva stadens krav på trygga, vackra och inkluderande boendemiljöer, hög tillgänglighet för fotgängare och varustransporter, närhet mellan målpunkter, få barriäreffekter, hög trafiksäkerhet med mera. Spårvägen måste därför vara en integrerad del i stadsmiljön och utformningen av spår, gator och torg måste samordnas med bebyggelseplaneringen.

För att tillgodose den attraktiva stadens behov kan spårvagnens genomsnittliga hastighet tillåtas vara lägre i stadsmiljöer än där spårvägen går genom obebyggd terräng. Spårvagnens framkomlighet bör dock prioriteras även i dessa miljöer och eget utrymme ska eftersträvas. Med god sikt och tydlighet i utformningen av gaturummet kan spårvagnens framkomlighet garanteras utan behov av staket eller andra barriärer.

Genom att spårvägen integreras i den omgivande bebyggelsen ges förutsättningar att skapa attraktiva, trygga och inkluderande stadsmiljöer med hög bebyggelsetäthet i hållplatsnära lägen. Detta stärker samtidigt spårvägens attraktionskraft och förbättrar resandeunderlaget för kollektivtrafiken.

- Spårvägen ska skapa förutsättningar för och vara en bärande del i en hållbar och attraktiv stadsutveckling. Spårvägen är ett strukturerande element i staden som även ska inordna gång- och cykelvägar.
- Spårvägen ska med sin utformning utgöra en naturlig del av stadsmiljön. Spårvägen och dess omgivande miljöer ska utformas med god sikt, avgränsningar i form av räcken och staket undviks i möjligaste mån. Spårvägen tydliggörs i staden genom att eget reserverat utrymme prioriteras samt med omsorg om gestaltning och materialval.
- Spårvägens hållplatser blir nya målpunkter och lokala mötesplatser. Hållplatserna ska vara anpassade till sin omgivning och lokaliserade nära andra funktioner i staden samt ha en sammanhållen övergripande utformning med hög tillgänglighet. Stadsmässiga öppna platsbildningar kommer planeras i anslutning till hållplatser, hållplats och spår integreras där i platsens utformning. Där hållplatser hamnar i anslutning till gröna stråk bör utformningen tydliggöra den kopplingen.
- Spårvägen med hållplatser och andra ingående komponenter ska ges en enhetlig design som skapar en egen identitet och igenkänning för spårvägen.
- Flexibel spårvägsutformning: planeringen ska inte omöjliggöra förlängningar, nya hållplatslägen och anpassning av spårvägens utformning till nya stadsbyggnadsförhållanden.



Kartan visar en ungefärlig indelning av spårvägstyper 2030

4.1 Spårvägstyper

Inom projektet Spårväg syd har spårvägens utformning delats upp i tre typer av spårväg: eget utrymme, särskild banvall och gatuspårväg. Spårvägstyperna är förenklingar av verkligheten och syftet med indelningen är att generellt tydliggöra spårvägens karaktär och hastighet på olika delsträckor. Spårvägens ungefärliga hastighet kan kopplas till respektive spårvägstyp:

- Hög hastighet innebär ca 50-80 km/h.
- Medelhastighet innebär ca 40-60 km/h
- Låg hastighet innebär ca 30-50 km/h
- Mycket låg hastighet innebär mindre än ca 30 km/h (gångfart)

Beroende på hur omgivningen kring spåret ser ut är det mer eller mindre lämpligt att bygga enligt de olika spårvägstyperna. I en färdigbyggd anläggning kommer många lokala anpassningar att behövas, därför är skalan mellan de olika spårvägstyperna egentligen glidande. De olika spårvägstyperna beskrivs mer ingående på följande sidor. Typsektionerna visar även generella exempel på placering av kontaktledningsstolpar, beroende på spårvägstyp och omgivning:

- Fristående stolpe, centrerad i spårområdet
- Fristående stolpe, sidoplacerad i spårområdet
- Linspänd kontaktledning mellan fasader
- Linspänd kontaktledning mellan stolpar

Eget utrymme

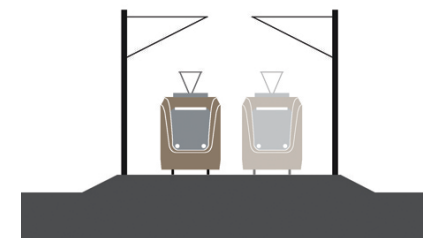
Huvudsaklig spårvägstyp längs planerad sträckning av Spårväg syd. Spårvägen går på separat utrymme antingen mitt i eller sidoförlagd i gaturummet. Spårvagnen har ensamt tillträde till spårområdet men korsande trafik förekommer i avsedda korsningspunkter. Spårvagnsföraren anpassar hastigheten till rådande trafikförhållanden. Goda siktförhållanden eftersträvas. Självförklarande gaturum med tydlig utformning, företrädesvis en upphöjd köryta för spårvägen och olika markbeläggning för spårväg, gång- och cykeltrafik och biltrafik. Spårområdet kan vara grönt eller hårdgjort och materialvalen anpassas efter omgivningen. (Medelhastighet)



Eget utrymme

Särskild banvall

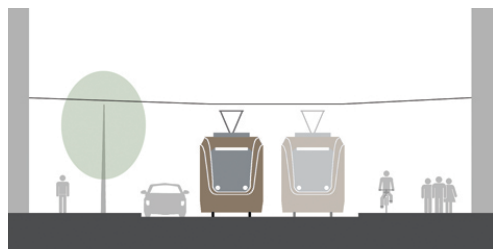
Spårvägen går på egen banvall oberoende av vägar och gator. Spårvägstyp utanför tätbebyggt område eller i anslutning till större trafikleder. Spåren förläggs på egen banvall avskilt från övriga vägar och gator. Spårvagnen har ensamt tillträde till spårområdet utan konfliktrisker med andra trafikslag. Korsningar utförs planskilt eller som järnvägs-korsningar med bommar och/eller ljud- och ljussignal. Man bör undvika inhägnad om det är möjligt. Vid särskilda behov kan spårområdet inhägnas för att undvika fotgängare, cyklister och andra obehöriga trafikanter i spårområdet. Sannolikt anläggs signalsystem men spårvagnsföraren kan anpassa hastigheten till siktförhållanden. Material på banvallen och dess slänter anpassas till omgivningen med till exempel gröna spår i naturområden och makadam på broar och vid storskalig infrastruktur. (Hög hastighet)



Särskild banvall

Gatuspårväg, exempel 1

Spårväg i kollektivtrafikfält: spåren förläggs i körbana som ett kollektivtrafikfält med heldragen linje som avgränsning. Körväg kan samnyttjas med busstrafik. Utryckningstrafik kan vid behov använda utrymmet. Spårvagnsföraren anpassar hastigheten till rådande trafikförhållanden och konfliktrisker. Goda siktförhållanden och tydlig trafikmiljö eftersträvas. Övriga trafikslag styrs genom utformningen till lämpliga korsningspunkter. Spårområdet är hårdgjort och kan vid behov särskiljas från övriga körfält genom materialval. (Låg hastighet)



Spårväg i kollektivtrafikfält

Gatuspårväg, exempel 2

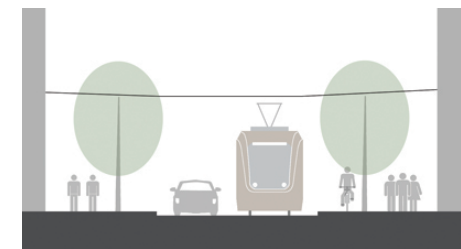
Spårväg över torg/öppen plats: spåren förläggs på torg/öppen plats. Utrymmet samnyttjas främst med fotgängare och eventuellt cyklister. Spårvagnsföraren anpassar hastigheten till rådande förhållanden och konfliktrisker. Spårväg över torg kräver en låg hastighet och goda siktförhållanden för att samspel mellan spårvagnsföraren och oskyddade trafikanter ska fungera och är aktuellt främst i hållplatsområden. Kontrasterande markbeläggning som visar spårvägens utrymme används för tydlighet och förståelse av miljön. Spårområdet material på torgytor ska väljas med omsorg och bidra till att platsen uppfattas som en helhet. (Mycket låg hastighet)



Spårväg över torg/öppen plats

Gatuspårväg, exempel 3

Spårväg i blandtrafik med bilar: spåren förläggs i körbana tillsammans med allmän biltrafik och eventuell busstrafik. Spårvagnsföraren anpassar hastigheten till rådande trafikförhållanden och konfliktrisker. Goda siktförhållanden och tydlig trafikmiljö eftersträvas för att erhålla god framkomlighet, trafiksäkerhet samt styrning av övriga trafikslag till lämpliga korsningspunkter. Spårvägens pålitlighet minskar av att andra fordon kan hindra den. Spårområdet är hårdgjort. Spårvägstypen undviks men kan vara aktuell på kortare sträckor om tillräckligt utrymme inte kan skapas. (Låg hastighet)



Spårväg i blandtrafik med bilar

4.2 Spårvägens sammanhang och skala

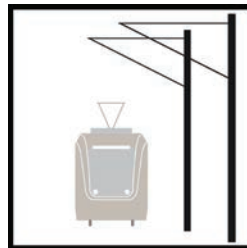
Spårvägen har en egen identitet och är samtidigt en del av den omgivande miljön. Den får olika uttryck beroende på sammanhanget den rör sig genom, även om många av spårvägens element har samma utformning längs hela sträckan.

Spårvägens skala

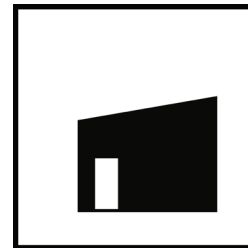
Längs spårvägens sträckning finns komponenter som gestaltas enhetligt. Dessa element ger spårvägen en gemensam identitet samt innebär en tydlighet för de resenärer och människor som rör sig kring spårvägen. De kan även vara kopplade till spårvägens tekniska system eller är styrda av krav för exempelvis trafikreglering och tillgänglighet. Exempel på sådana delar är kontaktledningsstolpar, hållplatsmöblering, elskåp, teknikhus, likriktarstationer, kontrastmarkeringar och taktill markbeläggning.

Platsers och sträckors skala

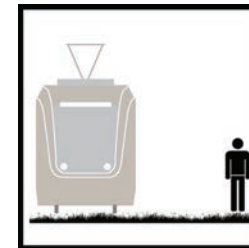
Spårvägen får sitt uttryck tillsammans med sin omgivning. Spårområdet utformning: markmaterial, anslutningar vid hållplatser, möblering och belysning på gaturum och torg, kan ges olika utformning beroende på delsträcka och plats. Det är viktigt att spårvägens specifika komponenter samordnas med övriga beståndsdelar i anslutande stads- och gaturum.



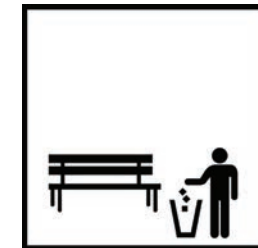
Kontaktledningsstolpar och installationer



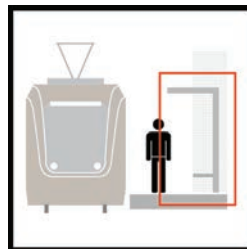
Likriktarstationer och teknikhus



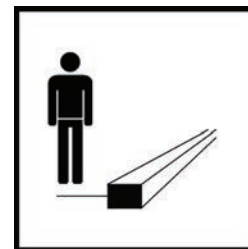
Material på spårområdet



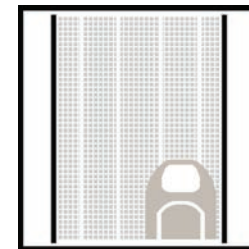
Samordnad möblering av stads- och gaturum



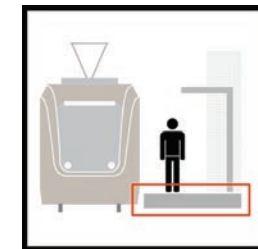
Hållplatsmöblering och utrustning



Kontrastmarkeringar och taktilla markeringar



Spårområdets koppling till omgivningen



Hållplatsens koppling till omgivningen

Kapitel 5

DELSTRÄCKOR



5 Delsträckor

Beskrivningen av sträckningen har i projekt Spårväg syd brutits ned i delsträckor. Delsträckorna är uppdelade utifrån var det finns gemensamma eller alternativskiljande sträckningar och är projektövergripande. Fokus har lagts på ett antal utvalda platser längs sträckan. Platserna har bedömts vara viktiga att belysa avseende befintlig stadsmiljö och förväntad stadsutveckling.

Under rubiken för respektive delsträcka på följande sidor beskrivs även typutformning för olika platser, sträckor och områden. Typutformningarna beskriver en utveckling fram till år 2030. På nästa sida anges vilken kommun respektive typutformning ligger inom.

Redovisningsnivån för varje delsträcka och plats har samrått med berörda kommuner, den varierar beroende på läge och planeringsförutsättningar.

Delsträcka: Flemingsberg – Glömsta (A)

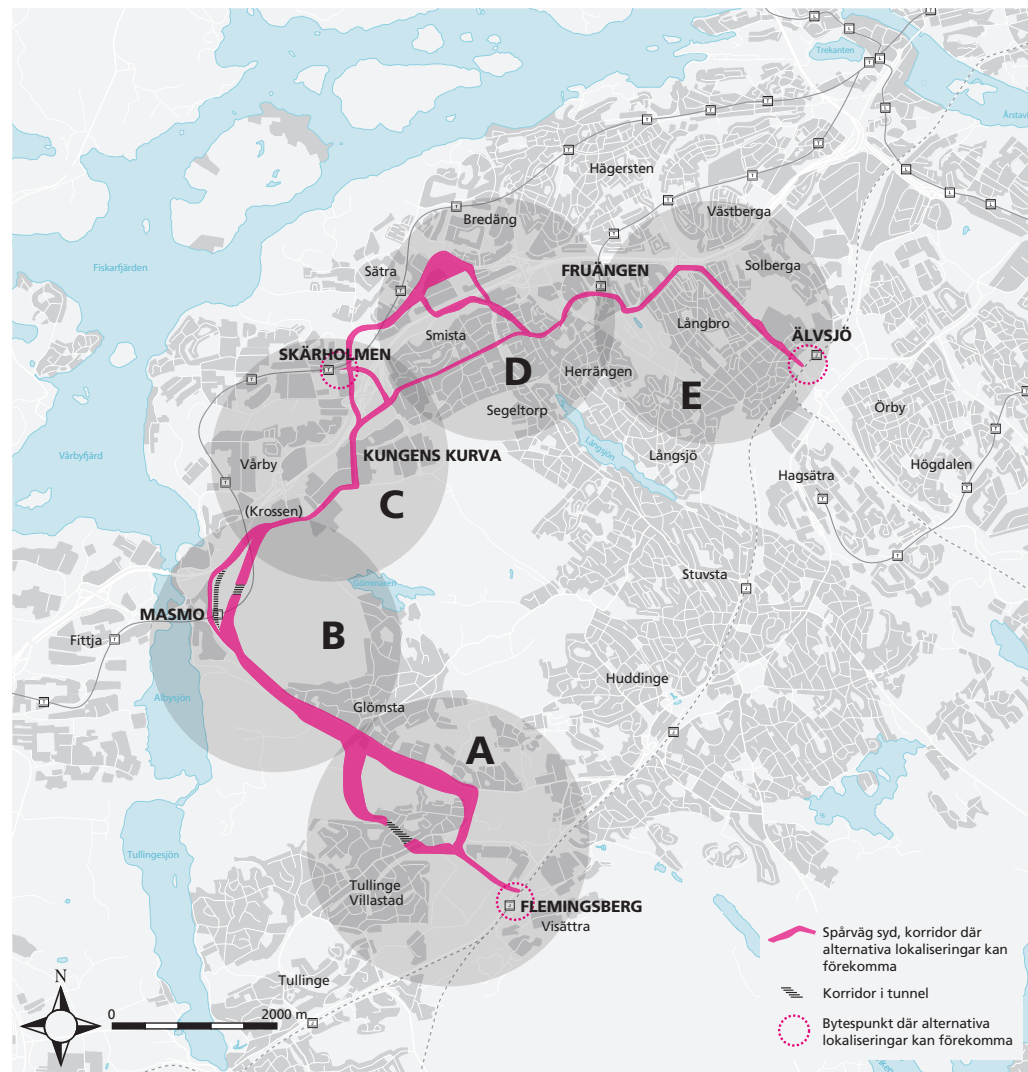
Delsträcka: Glömsta – Krossen (förbi Masmo) (B)

Delsträcka: Krossen – Skärholmen (C)

Delsträcka: Skärholmen – Fruängen (D)

Delsträcka: Fruängen – Älvsjö (E)

Se indelning av delsträckorna redovisad i kartan till höger.



Delsträckor indelning

5.1 Typutformningar

Delsträcka Flemingsberg – Glömsta

1. Flemingsbergs station (Huddinge)
2. Huddinge sjukhus och Hälsövägen (Huddinge)
3. Katrinebergsvägen (Huddinge)
4. Glömstadalen / Loviseberg (Huddinge)

Delsträcka Glömsta – Krossen (förbi Masmo)

5. Mellan Glömstadalen och Masmo (Huddinge)
6. Masmo (Huddinge)
7. Naturområdet Gömmaren (Huddinge)

Delsträcka Krossen – Skärholmen

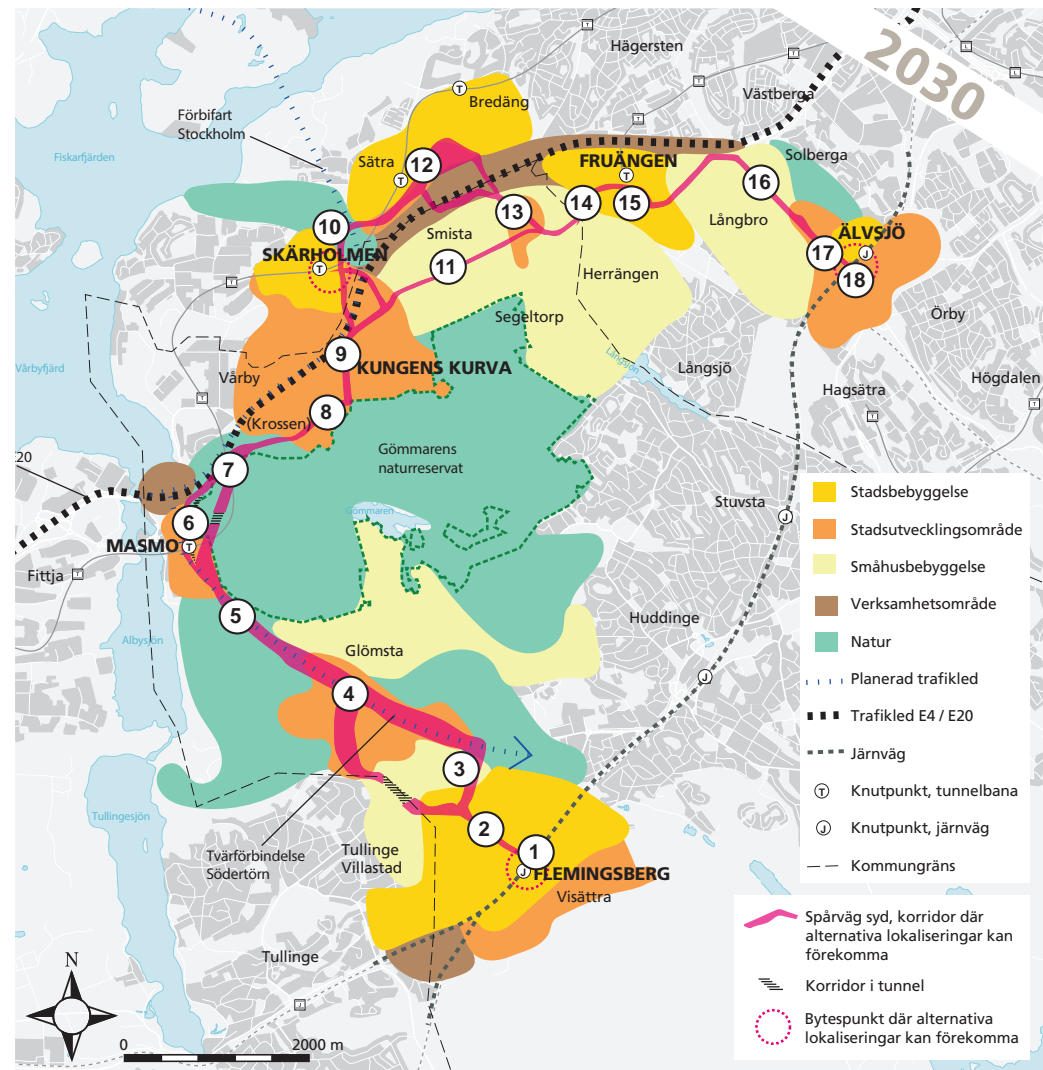
8. Kungens kurvaleden (Huddinge)
9. Handelsområdet, Dialoggatan (Huddinge)
10. Skärholmen (Huddinge)

Delsträcka Skärholmen – Fruängen

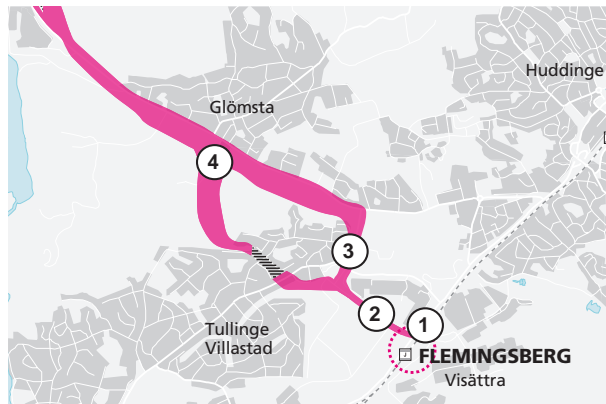
11. Gamla Södertäljevägen (Huddinge)
12. Skärholmsvägen (Stockholm)
13. Segeltorps industriområde (Huddinge)
14. Fruängsgatan (Huddinge, Stockholm)
15. Fruängen centrum (Stockholm)

Delsträcka Fruängen – Älvsjö

16. Älvsjövägen (Stockholm)
17. Älvsjö (Stockholm)
18. Älvsjö station (Stockholm)



Områdeskaraktärer 2030 med stadsutvecklingsområden markerade i orange



Typutformningar längs delsträckan



Hälsövägen i Flemingsberg



Glömstadalen

5.2 Delsträcka Flemingsberg - Glömsta

Flemingsberg

Flemingsberg (1) är idag en storskalig väg- och infrastrukturpräglad miljö som Huddingevägen och järnvägen skär igenom. Området präglas av en trafikseparerad stadsmiljö som i huvudsak består av gles, storskalig bebyggelse där 1970-talets byggnadsideal är tongivande. Karaktäristiskt för området är Grantorp, ett miljonprogramsområde med upp till fjorton våningar höga skivhus i klara färger. Området omges av kuperad natur.

Viktiga målpunkter i Flemingsberg är Campus Flemingsberg med Södertörns högskola, Novum forskningsområde, Kungliga tekniska högskolan och Huddinge sjukhus. Flemingsbergs centrum med affärer,

skola och bibliotek är en naturlig mötesplats för de som arbetar eller studerar i området. På östra sidan om sjukhuset ligger Södertörns tingsrätt, rättscentrum och ett häkte. Dessa målpunkter är utspridda över ett stort område. På samma sida ligger även bostadsområdet Visättra, som består av flerbostadshus byggda på 1960- och 70-talet och en stor välbesökt idrottsplats.

Områdets huvudgata Hälsövägen (2) som löper genom Flemingsberg är anpassad för att rymma en mittförlagd spårvägsdragning.

Flemingsberg är utpekad i RUFSS 2010 som kunskapscentrum och regional kärna.

Katrinebergsvägen

Katrinebergsvägen (3) är en bred och trafikerad väg som kopplar ihop Glömstadalen och Hälsövägen. Vägen kantas av gles villabebyggelse och skogsklädd, småkuperad naturmark.

Glömstadalen

Glömstadalen (4) ligger mitt emellan två regionala kärnor "Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen" och avgränsas av Flottsbro friluftsområde i söder och Glömstaleden i norr. Idag fungerar dalgången som en grön kil och består av åker- och ängsmarker med jordbruksverksamhet. Dalen ramas in av en skogssluttning i söder och villabebyggelse i norr.

5.2.1 Flemingsbergs station (1)

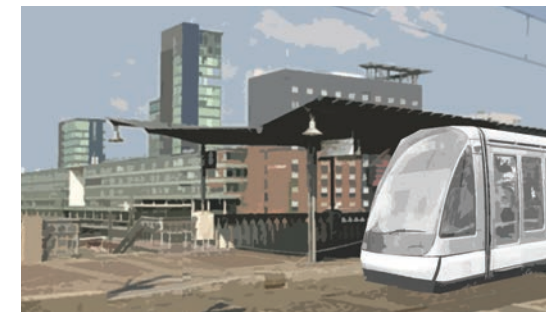
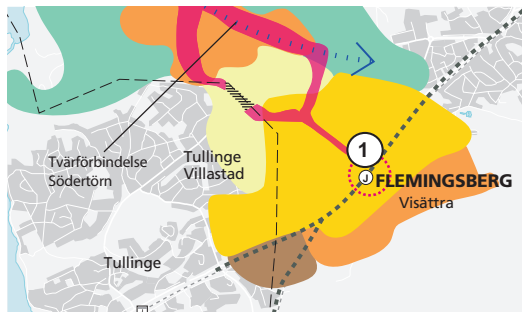
Beskrivning av platsen år 2030: området kring Flemingsbergs station har utvecklats. En bytespunkt är områdets kärna. Flera stadsbyggnadsprojekt pågår i anslutning till stationsmiljön och överbrygger delvis järnvägens och Huddingevägens barriäreffekt. Här anläggs stombussar, Regionpendel och Tvärförbindelse Södertörn. Det rör sig en stor mängd människor kring stationen: studenter, sjukhuspersonal, sjukhusbesökare, boende och andra verksamma i området.

Förutsättningar för platsen:

- Stadsutveckling
- Bytespunkt med nivåskillnader
- Hållplatsläge på bron
- Målpunkt
- Ändhållplats med möjlig förlängning
- Områdeskaraktär: stadsbebyggelse



Illustrationer visar ungefärlig karaktär på platsen år 2030



5.2.2 Huddinge sjukhus och Hälsovägen (2)

Beskrivning av området/sträckan år 2030:

Hälsovägen är huvudgata i den regionala stads kärnan. Området är i ett utvecklingskede avseende etablering av kunskapsintensivt näringsliv, kontor, kommunal service och bostäder. Huddinge sjukhus och övriga verksamheter gör att det rör sig mycket människor i området: studenter, sjukhuspersonal, sjukhusbesökare, boende med flera. Flemingsbergs centrum är en av målpunkterna längs Hälsovägen.

Förutsättningar för området/sträckan:

- Stadsutveckling
- Stadsmässig spårvägsutformning
- Mittförlagd spårväg, spår i eget utrymme
- Huvudstråk för kollektivtrafik, gång och cykel
- Hållplatsläge
- Bytespunkt
- Områdeskaraktär: stadsbebyggelse

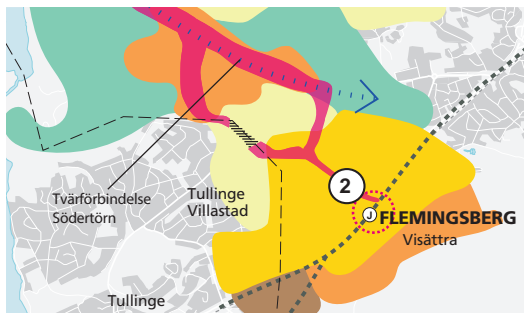


Illustration och sektion visar ungefärlig karaktär för området/sträckan år 2030



5.2.3 Katrinebergsvägen (3)

Beskrivning av området/sträckan år 2030:

Katrinebergsvägen länkar ihop centrala Flemingsberg och Glömstadalen. Spårvägen löper sidoplacerat längs med Katrinebergsvägen. Området karaktäriseras av gles villabebyggelse och skogsklädd, småkuperad naturmark. Mycket trafik från tvärförbindelse Södertörn leds via Katrinebergsvägen mot Flemingsbergs centrum och Huddinge sjukhus.

Förutsättningar för området/sträckan:

- Högt belastad av fordonstrafik
- Gles villabebyggelse
- Målpunkter saknas/transportsträcka
- Spår på banvall
- Områdeskaraktär: småhusbebyggelse

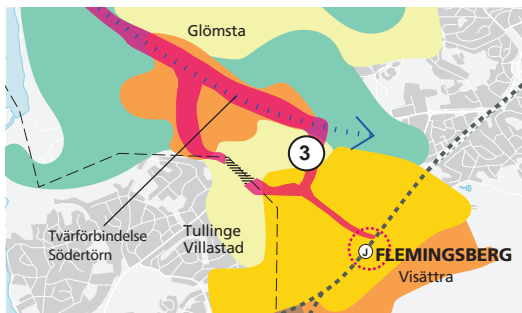


Illustration och sektion visar ungefärlig karaktär för området/sträckan år 2030



5.2.4 Glömstadalen / Loviseberg (4)

Beskrivning av området/sträckan år 2030: här byggs en ny stadsdel med god infrastruktur och lokalt centrum i anslutning till spårvägshållplatsen. Cykelbanorna löper som centrala stråk genom det nybyggda området. Gaturummet med spårstråket ger ett grönskande intryck.

Förutsättningar för området/sträckan:

- Ny bebyggelse
- Mittförlagd spårväg, spår i eget utrymme
- Stadsmässig spårvägsutformning
- Hållplatsläge
- Förhållande till Tvärförbindelse Södertörn
- Områdeskaraktär: stadsutvecklingsområde

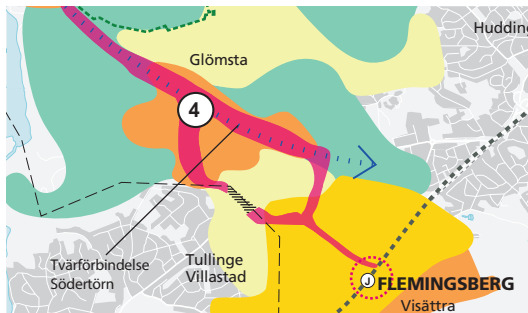


Illustration och sektion visar ungefärlig karaktär för området/sträckan år 2030





Typutformningar längs delsträckan



Malmö torg och bostadsbebyggelse



Malmö torg och tunnelbana

5.3 Delsträcka Glömsta - Krossen

Gömmaren

Gömmarens naturreservat tangerar planerad spårvägssträckning (5, 7). I RUFs framgår att den gröna kopplingen mellan naturreservatet och grönområdet söder om Glömstavägen är viktig och ska bevaras/stärkas. Gömmarområdet är ett större skogsområde av regional betydelse för friluftslivet, beläget mellan Vårby, Skärholmen, Segeltorp, Snättringe, Fullersta samt Glömsta. Många skolor, förskolor och fritidshem i både Huddinge och Stockholm gränsar mot naturreservatet där flertalet stigar, löpspår, markerade leder och liknande går genom området.

Vårby / Malmö / Myrstuguberget

Vårby Haga är en stadsdel som innefattar Malmö (6), Myrstuguberget och Vårby. Här bor idag drygt 2400 personer av vilka ungefär hälften bor i Huddinge kommuns fastighetsbolags hyreshus. Övriga fördelar sig mellan Myrstuguberget och enstaka småhus.

Stadsdelens främsta styrkor är dess närhet till vattnet i form av Albysjön och Vårbyfjärden, samt till naturen, samtidigt som motorlederna medför barriäreffekter. Den branta terrängen och olika bebyggelse typer i enklaver förstärker bilden. Vägratiken ger också upphov till buller, dålig luft och trafiksäkerhetsproblem.

5.3.1 Mellan Glömstadalen och Masmö (5)

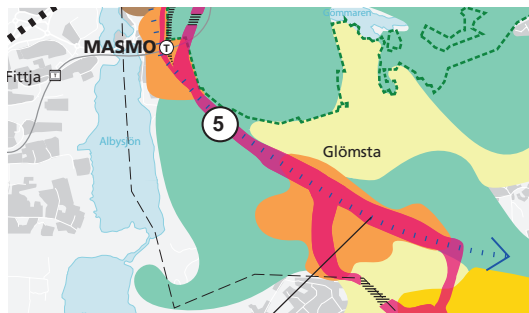
Beskrivning av området/sträckan år 2030: området ingår i Bornsjökilen, ett viktigt grönt samband längs med Mälarens södra strand. Gömmarens naturreservat utgör den norra delen av Bornsjökilen. Spårvägen korsar det gröna sambandet där den passerar strax söder om naturreservatet, parallellt med större trafikleder.

Förutsättningar för området/sträckan:

- Målpunkter saknas/transportsträcka
- Spår på banvall
- Högt belastad av fordonstrafik
- Anslutning mot naturmiljö; passage för människor och djur
- Förhållande till Tvärförbindelse Södertörn
- Särskild anpassning mot naturområde
- Områdeskaraktär: natur



Illustration visar ungefärlig karaktär för området/sträckan år 2030

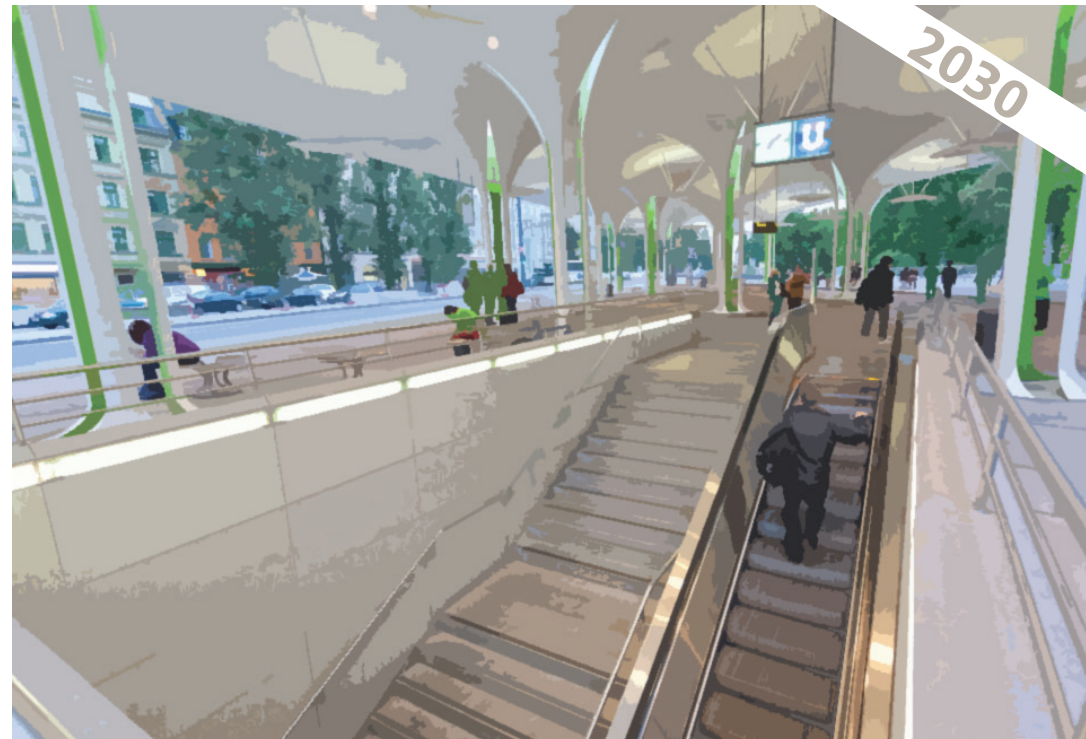
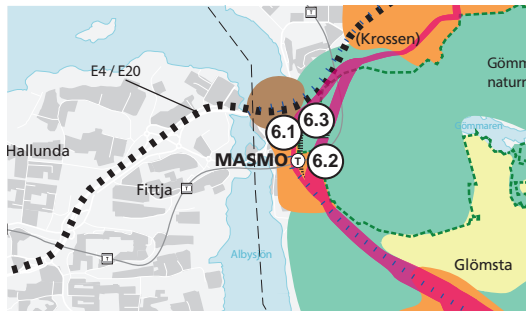


5.3.2 Masmø (6)

Beskrivning av platsen år 2030: tre alternativa sträckningar utreds där spårvägen i alternativ 6.1 ansluter upphöjt utmed bergssidan till tunnelbanan. Alternativ 6.2 ansluter till planerad exploatering uppe på berget med anslutning till tunnelbanan via hiss och rulltrappa. I alternativ 6.3 går spårvägen i bergtunnel med direkt anslutning till tunnelbanan.

Förutsättningar för platsen:

- Förtätning, alternativ (6.1)
- Ny torgmiljø, alternativ (6.1)
- Stadsutveckling, alternativ (6.2)
- Bytespunkt med nivåskillnader
- Möjlighet att förstärka koppling mot Botkyrka genom till exempel gång- och cykelförbindelser
- Områdeskaraktär: stadsutvecklingsområde



Illustrationer visar ungefärlig karaktär för platsen år 2030



5.3.3 Naturområdet Gömmaren (7)

Beskrivning av området/sträckan år 2030:

naturområdet med Gömmarens naturreservat söder om Kungens kurva ingår i den så kallade Bornsjökilen, ett viktigt grönt samband längs med Mälarens södra strand. Områdets sprickdalslandskap inrymmer både skog och kulturlandskap med stora kvaliteter. Här finns både artrik gammelskog och tätortsnära skog för rekreation. Karaktärsgivande natur och förkastningsbranter som den vid Masmo ger vida utblickar över det omgivande landskapet. Parallellt med spåren löper E4/E20 längs med vilken det finns ett regionalt gång- och cykelstråk.

Förutsättningar för området/sträckan:

- Entré till naturområdet med passage för människor och djur vid Gömmarbäcken
- Målpunkter saknas/transportsträcka
- Spår på banvall
- Särskild anpassning mot naturområde
- Förhållande till trafikplats
- Områdeskaraktär: natur

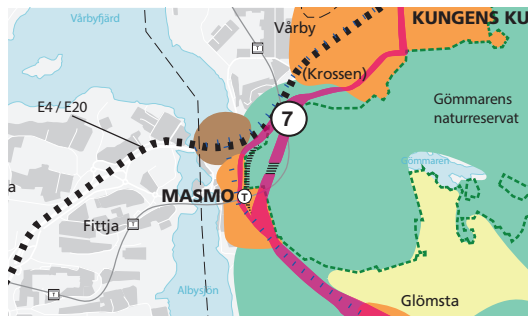


Illustration och sektion visar ungefärlig karaktär för området/sträckan år 2030





Typutförningar längs delsträckan

5.4 Delsträcka Krossen - Skärholmen

Kungens kurva

Kungens kurva (8, 9) började byggas under 1960-talet i samband med att Ikea etablerade sig i området. Fram till 1980-talet planerades och utvecklades området för kontor och industrier.

Under mitten av 1990-talet ökade efterfrågan på etablering av handel inom Kungens kurva och dagens handelsområde började växa fram.

Kungens kurva är tillsammans med Skärholmen en av Skandinaviens största handelsplatser. Området erbjuder ett brett utbud av handel och service och har tillsammans med Skärholmen Centrum i Stockholm närmare 30 miljoner besökare varje år. Kungens kurva präglas av storskalig bebyggelse för handel och



Kungens kurva med Heron City

lättare industrier, omgivna av stora markparkeringar. Biltrafiken i området är omfattande.

Handelsområdet är väl definierat och avgränsat av sin omgivning. I söder ligger Gömmarens naturreservat med en stor artrikedom som har en regional betydelse för friluftslivet. I öst angränsar området till Segeltorp som främst består av villabebyggelse. Norr om området löper E4/E20.



Torget i Skärholmen

Skärholmen

Generalplanen för Skärholmen (10) fastställdes 1963 där planerna dominerades av viljan att Skärholmen skulle bli en stadsdel för bilisterna. I centrum byggdes norra Europas största parkeringshus och Skärholmens centrum invigdes 1968 och är uppbyggt kring ett system av gågator och torg. Under dessa går lastgator och tunnelbana. Förutom butiker finns här bland annat medborgarhus, kyrkor, moskéer, kontor och sporthall.

En ombyggnad av centrum påbörjades år 2004 med målet att bygga ut Skärholmens centrum till en av de största centrumanläggningarna i Norden.

5.4.1 Kungens kurvaleden (8)

Beskrivning av området/sträckan år 2030: Kungens kurva är ett handels- och arbetsområde med storskalig bebyggelse som varierar i skala, material, färgsättning och uttryck. Kungens kurvaleden är en gata som ligger i ytterkanten av handelsområdet. Hela området ingår i den regionala stadskärnan där förtätning pågår med bland annat kontorsfastigheter, upplevelseverksamhet och bostadsbebyggelse.

Förutsättningar för området/sträckan:

- Verksamheter
- Högt belastad av fordonstrafik
- Anpassning entré Gömmarens naturreservat
- Öppet / Brett gaturum
- Spår på banvall
- Hållplatsläge
- Områdeskaraktär: stadsutvecklingsområde

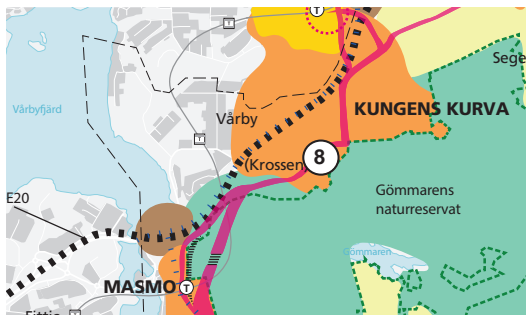


Illustration och sektion visar ungefärlig karaktär för området/sträckan år 2030



5.4.2 Handelsområdet, Dialoggatan (9)

Beskrivning av området/sträckan år 2030: hållplatsen Dialoggatan är den centrala punkten i handelsområdet och här rör sig mycket människor. Den norra delen av gatan är en viktig målpunkt för de som besöker området. Här är kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik prioriterad. Spårväghållplatsen ligger på det bilfria torget mellan Ikea, shoppingcenter och Heron city. Förtätning pågår runtomkring med bland annat kontorsfastigheter samt utveckling av handeln.

Förutsättningar för området/sträckan:

- Bilfri platsbildning med torgkaraktär kring hållplatsen
- Stadsutveckling
- Stadsmässig spårvägsutformning
- Hållplatsläge
- Spår över torg / öppen plats
- Områdeskaraktär: stadsutvecklingsområde

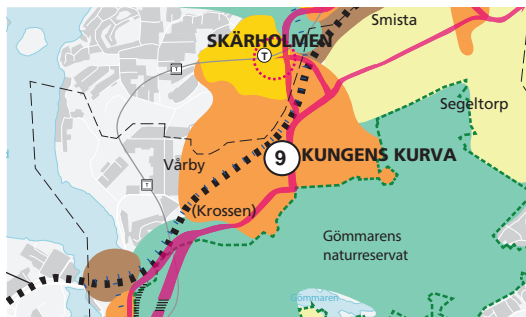


Illustration och sektion visar ungefärlig karaktär för området/sträckan år 2030

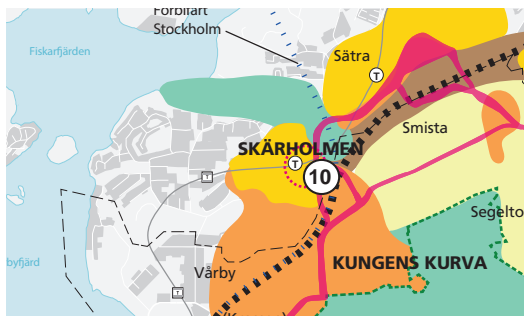


5.4.3 Skärholmen (10)

Beskrivning av platsen år 2030: i Skärholmen ligger ett stort och livfullt centrum med shoppinggalleria och utomhustorg. Spårvägen angör torget i anslutning till tunnelbanan. Det rör sig mycket människor i Skärholmen och stadsdelen är en viktig målpunkt för många. En utveckling pågår för att stärka Skärholmen som knutpunkt inom den regionala stadskärnan. Boende i området kan lätt förflytta sig mellan Skärholmens centrum och de centrala delarna av Kungens kurva.

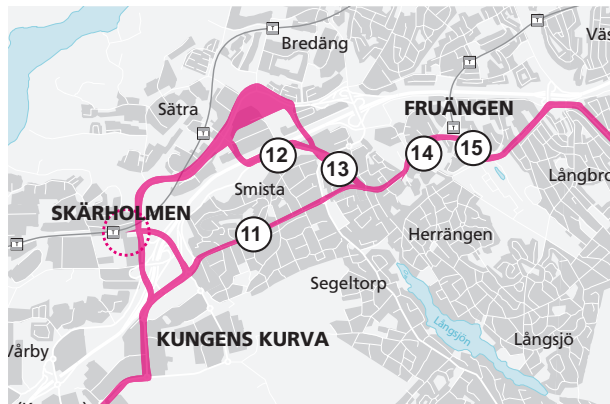
Förutsättningar för platsen:

- Stadsutveckling
- Stadsmässig spårvägsutformning
- Bytespunkt
- Centrum
- Anslutning mot E4:an
- Områdeskaraktär: stadsbebyggelse, stadsutvecklingsområde



Illustrationer visar ungefärlig karaktär för platsen år 2030





Typutförningar längs delsträckan



Skärholmsvägen



Gamla Södertäljevägen

5.5 Delsträcka Skärholmen - Fruängen

Gamla Södertäljevägen

Gamla Södertäljevägen (11) är den historiska transportvägen mellan Södertälje och Stockholm. Vägen trafikeras idag av två busslinjer som har två hållplatser utmed eller i direkt anslutning till sträckan. En smal gång- och cykelväg löper utmed norra sidan av vägen och gaturummet upplevs smalt. Vägen omgärdas av småhusbebyggelse samt villatomter som angränsar direkt mot gatan.

Segeltorp (13) är ett utpräglat småhusområde med villor och radhus där husen ligger tätt och gaturummet är smalt. Många villor angränsar direkt mot gatan vilken ramas in av lummig grönska. Karaktärsfulla ekar växer på många håll utmed väggkanten. En viktig

målpunkt i området är Segeltorps centrum. Segeltorps industriområde utgörs huvudsakligen av kontors-, industri- och lagerbyggnader vilket omges av villa- och radhusbebyggelse. I norr finns liknande verksamheter för distribution och logistik.

Skärholmsvägen

Skärholmsvägen (12) utgör ett brett gaturum med en grön inramning. I norr ansluter en gles bostadsbebyggelse och i söder ett industriområde.

Sättra

Sättra är en typisk mindre miljonprogramsforort och ligger längs tunnelbanans röda linje. Sättra centrum invigdes 1965, och blev då Stockholms första

inomhuscentrum. Tunnelbanestation och centrum utgör tillsammans navet i stadsdelen, närmast dessa ligger höghus med hyresrätter samt en grundskola. Strax öster om centrum ligger Sättra industriområde och åt väster fler bostadshus. Närmast centrum är husen upp till sju våningar höga, för att sedan övergå till trevåningshus.

Smista allé

Smista allé är ett motorvägsnära verksamhetsområde under omvandling till bostadsområde. Området präglas av storskalig kvartersstruktur och bebyggelse.



Fruängen



Fruängen centrum

Fruängen

Fruängen byggdes i början av 50-talet och är ändstation för röda linjen. Stationen invigdes 1956 och trafikerades med spårvagnar innan tunnelbanan invigdes 1964. Fruängen har genom åren fungerat som en länk till ytterområden med bussar och tillfartsvägar. Bebyggelsen består till största del av friliggande trevåningshus och grupper av höghus i den kuperade terrängen där grönområden ramar in stadsdelen.

Fruängsgatan

Fruängsgatan (14) ansluter till Fruängen centrum. Området genomsyras av trafikseparering och terränganpassning med stor andel bevarad naturmark och berg i dagen som präglar gårdsrum och förgårdsmark.

Fruängen centrum

Fruängen centrum (15) är ett välbevarat exempel på ett centrum byggt enligt ABC-principen (Arbete, Boende, Centrum), tidsenligt planerat efter ett bilanpassat samhälle. Fruängens centrumanläggning byggdes som en sista del i stadsdelens uppförande och har i jämförelse med kringliggande område en mer modern utformning. Fruängen centrum är idag ett av de större stadsdelscentrum i denna del av Stockholm med ett 30-tal butiker och flera serviceinrättningar med ett brett utbud av tjänster.

5.5.1 Gamla Södertäljevägen (11)

Beskrivning av området/sträckan år 2030: Gamla Södertäljevägen är en smal gata som kantas av villabebyggelse och mindre flerbostadshus. Spårvagn och bilar går i blandtrafik längs gatan, alternativt går spårväg i egen bana och bilvägen är enkelriktad. En viktig målpunkt och mötesplats för boende i området är Segeltorp centrum där bebyggelseförtätning pågår.

Förutsättningar för området/sträckan:

- Smalt gaturum med gamla ekar
- Villatomter
- Hållplatsläge
- Spår i gata, enkelriktad bilväg eller blandtrafik
- Områdeskaraktär: småhusbebyggelse

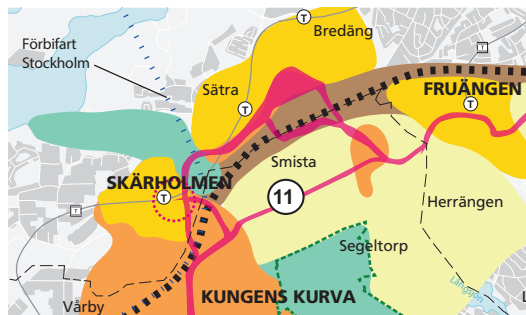


Illustration och sektion visar ungefärlig karaktär för området/sträckan år 2030. (Blandtrafik)



5.5.2 Skärholmsvägen (12)

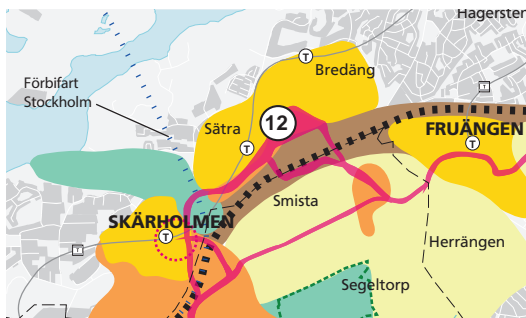
Beskrivning av området/sträckan år 2030: längs Skärholmsvägen pågår förtätning med stadsmässig bostadsbebyggelse. Vägen utvecklas till stadsgata med gång- och cykelbanor. Industri- och kontorsbebyggelse håller på att omvandlas till bostäder.

Förutsättningar för området/sträckan:

- Potentiell stadsutveckling
- Stadsmässig spårvägsutformning
- Spår i eget utrymme
- Områdeskaraktär: stadsbebyggelse, stadsutvecklingsområde



Illustration visar ungefärlig karaktär för området/sträckan år 2030



5.5.3 Segeltorp industriområde (13)

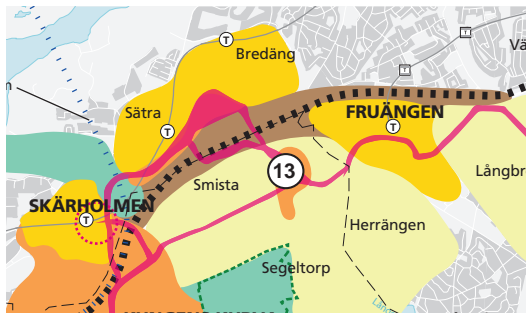
Beskrivning av området/sträckan år 2030: genom Segeltorp industriområde och Jakobslund löper en stadsgata med gång- och cykelbanor av god standard. Stadsutveckling pågår kring spårvägen. Hållplatsläget är en central punkt och mötesplats i det nya området.

Förutsättningar för området/sträckan:

- Stadsutveckling
- Stadsmässig spårvägsutformning
- Mittförlagd spårväg, spår i eget utrymme
- Områdeskaraktär: stadsutvecklingsområde



Illustration visar ungefärlig karaktär för området/sträckan år 2030



5.5.4 Fruängsgatan (14)

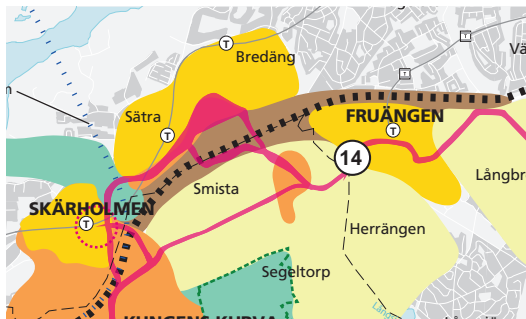
Beskrivning av området/sträckan år 2030: miljön längs med gatan har varierande karaktär. Spårvägen går i eget utrymme i gatan. Cykelbanor och breda trottoarer löper parallellt med gatan. Förtätning med bostadsbebyggelse pågår i området. Gatan inramas av grönska från uppvuxna träd och bostadsgårdar.

Förutsättningar för området/sträckan:

- Mittförlagd spårväg, spår i eget utrymme
- Nivåskillnader i terrängen
- Öppet gaturum med uppvuxna träd
- Områdeskaraktär: stadsbebyggelse



Illustration och sektion visar ungefärlig karaktär för området/sträckan år 2030



5.5.5 Fruängen centrum (15)

Beskrivning av platsen år 2030: spårvägen angör Fruängen centrum och tunnelbanan via ett hållplatstorg för spårväg och buss. Det rör sig mycket människor kring centrum. En förnyelse av centrummiljö och serviceutbud pågår.

Förutsättningar för platsen:

- Stadsmässig spårvägsutformning
- Bytespunkt
- Centrumutveckling
- Områdeskaraktär: stadsbebyggelse

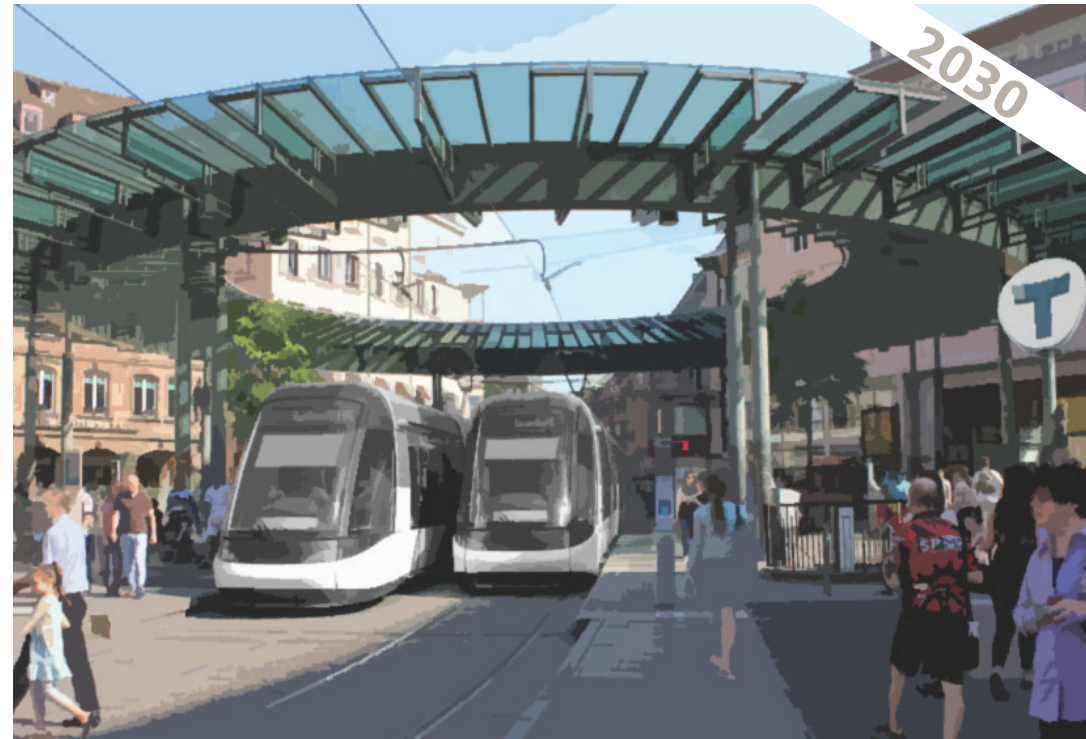
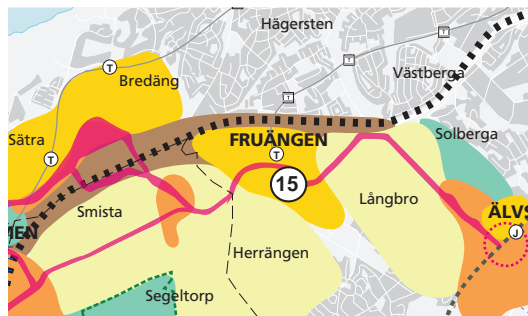


Illustration och sektion visar ungefärlig karaktär för platsen år 2030





Typutförningar längs delsträckan



Älvsjövägen



Älvsjö / Älvsjö station

5.6 Delsträcka Fruängen - Älvsjö

Älvsjövägen

Älvsjövägen (16) passerar som huvudgata genom ett villaområde. På norra sidan ansluter villatomterna direkt mot vägen, på södra sidan riktas villatomterna mot en bakomliggande lokalgata. Öster om Juvelerärvägen ligger ett litet centrum och även Kämpetorpsskolan som ska byggas ut och förnyas. Öster om skolan blir bebyggelsen högre men håller fortfarande ett visst avstånd till vägen. Här kommer Ericssons gamla fabriksområde, kvarteret Kabelverket, omvandlas till nytt stadsområde med lägenheter samt lokaler för nya verksamheter.

Älvsjö

I Älvsjö (17) finns en småskalig centrummiljö med hyreshus och butiker från 1920-talet. I de centrala delarna av Älvsjö sker förtätning med bostadsbebyggelse. Älvsjö-Örby är ett av Stockholms stora stadsutvecklingsområden. Kommunen anser att Älvsjö på grund av sitt centrala läge lämpar sig för bostads- och kontorsbebyggelse.

Älvsjö station

Centralt inom Älvsjö ligger pendeltågsstationen samt Älvsjömassan. Stationen är nyligen upprustad med ett resecentrum inklusive ett parkeringshus för cyklar, nya butiker och annan service. Det finns planer på att i framtiden dra tunnelbana till Älvsjö station (18) samt att eventuella regionalståg ska stanna i Älvsjö. För att göra Älvsjö station till en regionalstågsstation krävs stora ombyggnader av järnvägsområdet och plattformar.

5.6.1 Älvsjövägen (16)

Beskrivning av området/sträckan år 2030:

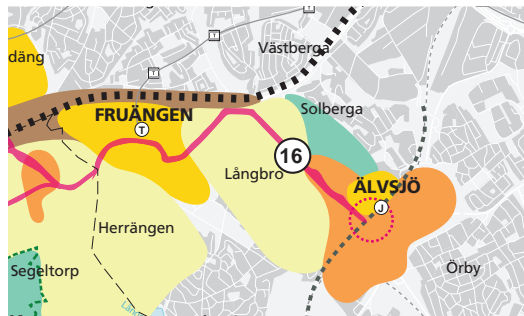
Älvsjövägen är en genomfartsgata mellan E4/E20 och Huddingevägen. Längs Älvsjövägen ligger den utbyggda Kämpetorpsskolan med anslutande gångpassage som styr gående och cyklister i en tunnel under vägen. I övrigt kantas vägen mestadels av småhus och trädgårdar. Det finns ett mindre lokalt centrum längs gatan samt gång och cykelbana längs hela sträckan.

Förutsättningar för området/sträckan:

- Spår i eget utrymme
- Gaturummet begränsas av tomtmark
- Regionalt pendlingstråk för cykel
- Högt belastad av fordonstrafik
- Potentiell stadsutveckling
- Områdeskaraktär: småhusbebyggelse, stadsutvecklingsområde



Illustration visar ungefärlig karaktär för området/sträckan år 2030



5.6.2 Älvsjö (17)

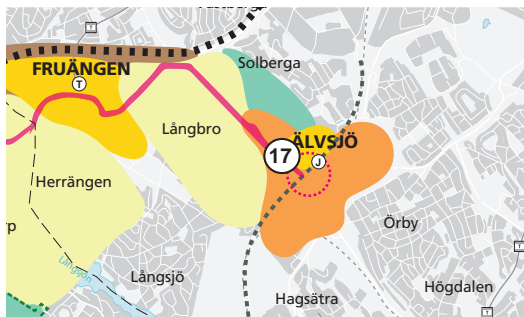
Beskrivning av området/sträckan år 2030: Älvsjö är en regional tyngdpunkt och här pågår förtätning med bostäder och arbetsplatser. De centrala delarna av Älvsjö har en stadsmässig karaktär.

Förutsättningar för området/sträckan:

- Stadsmässig bebyggelse
- Trångt gaturum
- Hårdgjort material
- Högt belastad av fordonstrafik
- Regionalt pendlingsstråk för cykel
- Mittförlagd spårväg, spår i eget utrymme
- Områdeskaraktär: stadsbebyggelse, stadsutvecklingsområde



Illustration visar ungefärlig karaktär för området/sträckan år 2030

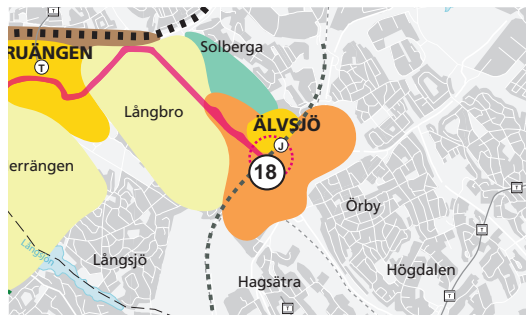


5.6.3 Älvsjö station (18)

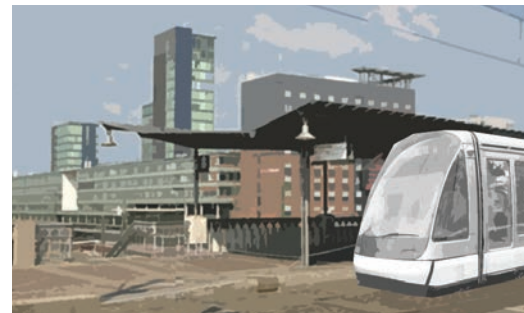
Beskrivning av platsen år 2030: Älvsjö station är en utvecklad bytespunkt. Strax norr om stationen ligger Älvsjö centrum med verksamheter i bottenplanet. Det rör sig mycket folk i området eftersom det dels är en bytespunkt men även en lokal målpunkt för boende i området. På östra sidan av järnvägen och Stockholmsmässan pågår olika stadsutvecklingsprojekt.

Förutsättningar för platsen:

- Bytespunkt
- Stadsutveckling
- Framtida regionalt tågstopp
- Ändhållplats med möjlig förlängning
- Områdeskaraktär: stadsutvecklingsområde, stadsbebyggelse



Illustrationer visar ungefärlig karaktär för platsen år 2030



Kapitel 6

FORTSATT ARBETE



6 Fortsatt arbete

Denna rapport är huvudrapporten för gestaltning, en del av lokaliseringsutredningen som görs för Spårväg syd. Rapporten är framtagen under våren/sommaren 2015 inom ramen för Spårväg syd.

Delrapport Gestaltning benämns Gestaltungsavsikter för att förhålla sig till Trafikverkets planlägningsprocess för Järnväg, där det utgör steget innan Gestaltungsprogram. Gestaltungsavsikterna svarar på frågan vad det är som ska uppnås i projektet ur gestaltningssynpunkt.

Under hösten 2015 planeras samråd hållas med allmänheten kring val av lokalisering av spårväg och depå. Efter det att remissynpunkterna sammanställts från samrådet så tas en rapport fram där ett huvudalternativ för sträckning specificeras. Därefter kan ett beslut om lokalisering tas.

För att ett genomförandebeslut skall kunna fattas enligt landstingets nuvarande investeringsprocess behöver programstudien kompletteras med fördjupad utredning och systemhandling för beslutat lokaliseringsalternativ.

Vid ett genomförandebeslut påbörjas arbetet med att ta fram ett gestaltungsprogram för det lokaliseringsalternativ som beslutas. Gestaltungsprogrammet kommer att fokusera ytterligare på utformning och samspel mellan spårvägen och den faktiska platsen eller området som den passerar. De i denna rapport framtagna spårvägskaraktärerna kommer att fördjupas ytterligare och utformas med avseende på hur spårvägens komponenter ska samordnas med övriga beståndsdelar i de anslutande stads- och gaturummen.

Kapitel 7

KÄLLOR



7 Källor

Huddinge kommun. Fördjupad Översiktsplan Kungens kurva – samrådsförslag. Hämtad 2014-09-14 från http://www.huddinge.se/Global/bygga_bo_och_miljo/planer_och_ny_bebyggelse/Oversiktsplan/Kungens_kurva/Fordjupad_oversiktsplan_del_1.pdf

Huddinge kommun. Huddinge kommun översiktsplan 2030. Hämtad 2014-09-14 från http://www.huddinge.se/Global/bygga_bo_och_miljo/planer_och_ny_bebyggelse/Oversiktsplan/OP-reviderat-17okt2013.pdf

Lunds kommun, Atkins. Riktlinjer för Gestaltning - Spårväg Lund C – ESS. Hämtad 2014-09-14 från www.spavaglund.se

Stockholms stad. Promenadstaden - översiktsplan för Stockholm. Hämtad 2014-09-14 från <http://www.stockholm.se/oversiktsplan>

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF 2010 Hämtad 2014-09-14 från <http://www.trf.sll.se/rufs2010/>

Trafikverket. Gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt. Hämtad 2015-02-31 från http://www.trafikverket.se/contentassets/cd0536e7b97a44d19dfcc0128d4b64b7/handbok_for_gestaltungsarbete_och_gestaltungsprogram_i_infrastrukturprojekt.pdf

Foton på sid 20:

Stadsbebyggelse: Hämtad 2014-09-14 från http://www.lokman.se/tagbilder/Svenska_tag/SL_Spartrafik/DjL.htm

Stadsutvecklingsområde: Hämtad 2014-09-14 från http://fredmanpakvarnberget.blogspot.se/2010_05_01_archive.html

Småhusbebyggelse: Hämtad 2014-09-14 från <http://www.letbaner.dk/nyheder/00484/>

Verksamhetsområde: Hämtad 2014-09-14 från <http://www.railway-technology.com/projects/zurichtrams/zurichtrams9.html>

Natur: Hämtad 2014-09-14 från <https://www.sparvagssallskapet.se/forum/viewtopic.php?f=17&t=37488>

Övriga foton i rapporten: fotograf Anette Andersson

Illustrationer sid 26-27: Haouchun Olsson, Elisabeth Rågdahl

Övriga illustrationer: Elisabeth Rågdahl

Bruna foton på kapitelsidor: fotograf Anette Anderssons foton bearbetade av Elisabeth Rågdahl

Kartor: Eva-Lena Nilsson, Elisabeth Rågdahl

