

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Helena Hjerstrand Sandberg
helena.hjerstrand-sandberg@sll.se

Samrådsredogörelse Planeringsstudie Spårväg syd



Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Innehållsförteckning

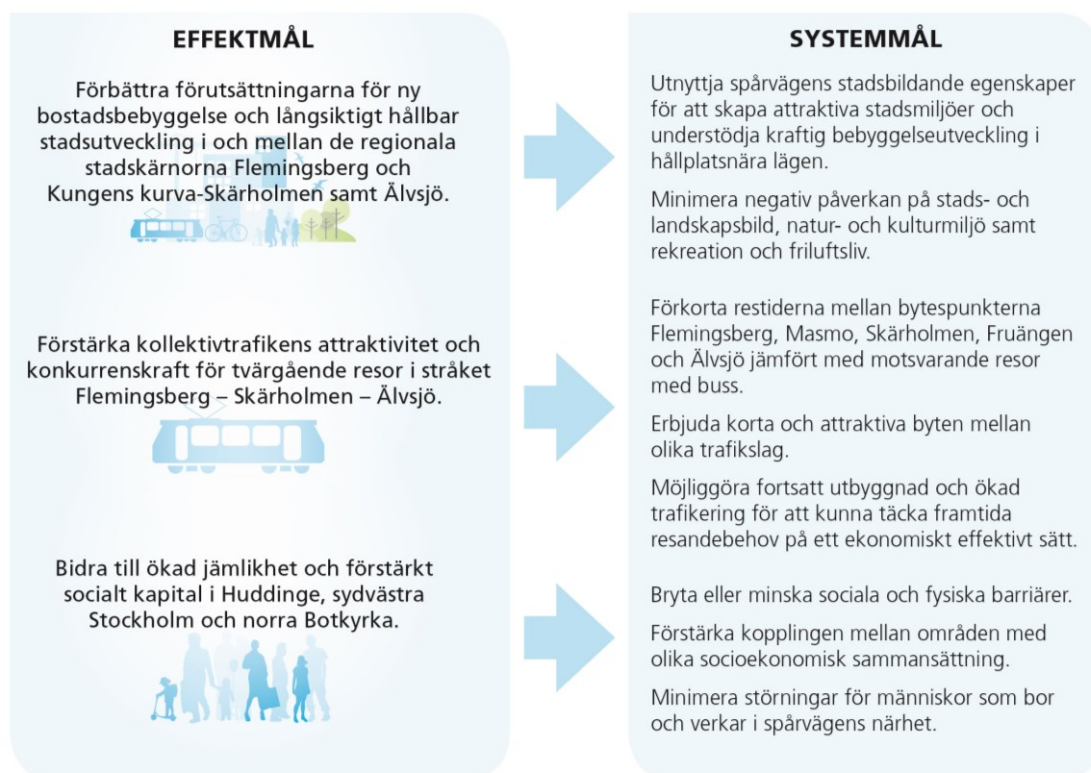
1	Projekt Spårväg syd.....	3
1.1	Spårväg syds omfattning och mål	3
1.2	Planeringsprocessen.....	4
2	Hur samråd har bedrivits	5
2.1	Planeringsstudiens samråd	6
3	Sammanfattning av samrådssynpunkter	7
3.1	Fastighetsägare, näringsliv och branschorganisationer	7
3.2	Ledningsägare	11
3.3	Myndigheter	13
3.4	Föreningar	15
3.5	Kommuner och kommunalförbund	21
3.6	Allmänhetens synpunkter	27

1 Projekt Spårväg syd

1.1 Spårväg syds omfattning och mål

Spårväg syd är en drygt 17 kilometer lång, dubbelspårig spårväg som planeras gå från Flemingsberg till Älvsjö via bland annat Masmö, Skärholmen och Fruängen. Längs sträckan planeras cirka 16 hållplatser och en spårvagnsdepå. Investeringskostnaden för anläggning, depå och fordon är bedömd till cirka 4 995 miljoner kronor.

Spårväg syd ska förstärka kollektivtrafikens attraktivitet och förbättra förutsättningarna för bebyggelseutveckling i de sydvästra delarna av Stockholm. Spårvägen ska också bidra till ökad jämlikhet och förstärkt socialt kapital.



Figur 1. Effektmål och systemmål för Spårväg syd.

1.2 Planeringsprocessen

Mellan 2010 och 2012 genomfördes en förstudie för Spårväg syd. Förstudien studerade lösningar för att förstärka tvärförbindelserna mellan Älvsjö i norr, via Fruängen, Skärholmen, Kungens kurva och Masmo till Flemingsberg i söder. Slutsatsen var att en investering i spårväg inte ansågs vara samhällsekonomiskt eller kapacitetsmässigt motiverad. Istället rekommenderades förstärkt busstrafik och utveckling mot BRT-trafik i stråk med särskilt stort resande.

I oktober 2012 beslutade Stockholms läns landstings trafiknämnd att ge trafikförvaltningen i uppdrag att fördjupa utredningarna, detta sedan Huddinge kommun presenterat planer för utökad bebyggelse utmed Spårväg syds tänkta sträckning. 2014 påbörjades arbetet med en programstudie, som senare bytte namn till planeringsstudie, för Spårväg syd. Tidigt konstaterades att den fortsatta inriktningen bör vara att bygga spårväg på hela sträckan, detta mot bakgrund av att en temporär BRT-lösning på etapp 2 skulle innebära ökade kostnader och försämrade nyttor.

I oktober-november 2015 hölls samråd kring fyra publika dokument:

- Lokaliseringsutredning
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Social konsekvensbeskrivning (SKB)
- Gestaltungsavsikter

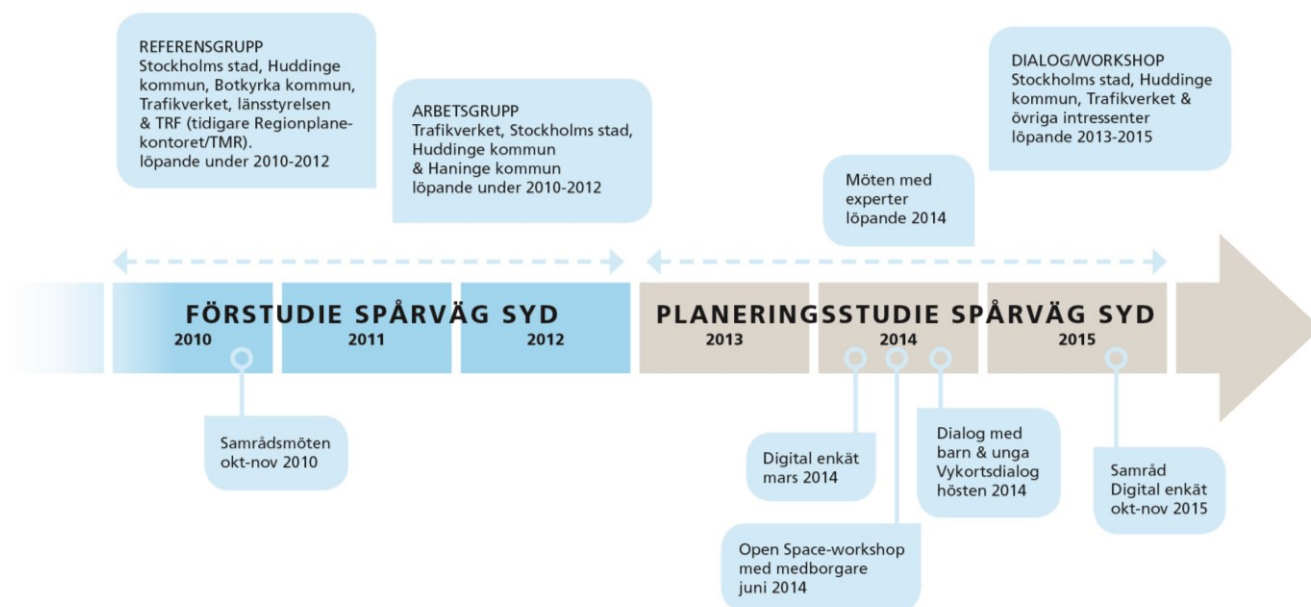


Figur 2. Underlag till samråd oktober-november 2015.

2 Hur samråd har bedrivits

Planeringen av Spårväg syd har skett i nära dialog med bland annat Huddinge kommun, Stockholms stad, Trafikverket och med flera större fastighetsägare utmed de studerade sträckningarna. 2014 genomfördes också samråd med länsstyrelsen kring betydande miljöpåverkan. Den 24 oktober 2014 beslutade länsstyrelsen att projektet kan antas ha betydande miljöpåverkan, varpå arbetet med en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) påbörjades.

Ett stort antal samrådsaktiviteter riktade mot allmänheten har genomförts under projektets gång. Samråd med allmänheten har bedrivits i olika former, alltifrån traditionella samrådsmöten till digitala enkäter, vykortsdialog och Open space-workshop. En särskild satsning för att nå barn och ungdomar har gjorts genom att besöka grundskolor och gymnasieskolor i området kring Spårväg syds tänkta sträckning och prata med elever om planerna. Det har hela tiden dessutom funnits en öppen mailbox som vem som helst har kunnat maila till och få svar på frågor och synpunkter som rör projekt Spårväg syd.

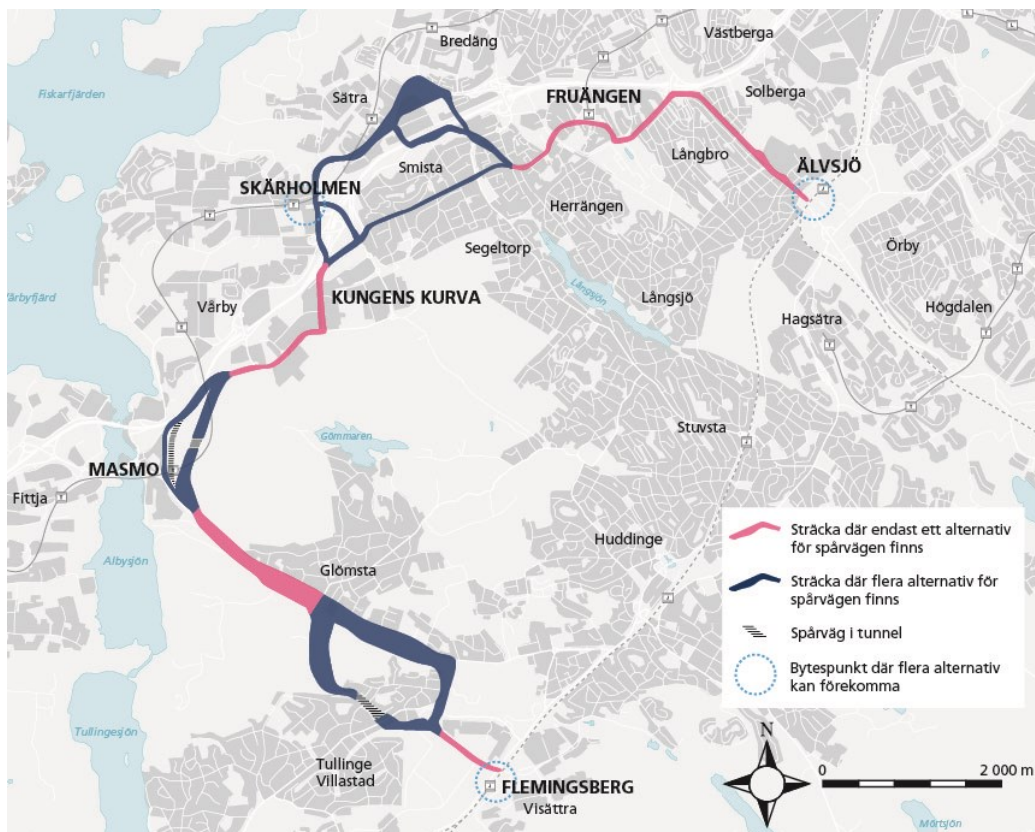


Figur 3. Genomförda samrådsaktiviteter under förstudie och planeringsstudie.

2.1 Planeringsstudiens samråd

Mellan 16 oktober och 15 november 2015 hölls samråd för planeringsstudien, med primärt fokus på lokaliseringalternativ för spårväg och depå. Underlag för samrådet var Lokaliseringsutredning, Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Social konsekvensbeskrivning (SKB) och Gestaltningssavsikter. Materialet publicerades på SLL:s hemsida och en sammanfattande broschyr skickades ut till närboende, potentiella sakägare och remissinstanser. På hemsidan fanns även en digital enkät att fylla i. Resultatet av den digitala enkäten redovisas i en separat rapport.

Under samrådstiden hölls öppet hus vid två tillfällen: en eftermiddag/kväll i Södertörns högskola i Flemingsberg och en eftermiddag/kväll på medborgarkontoret i Skärholmen.



Figur 4. Studerade sträckningar i lokaliseringstudien.

3 Sammanfattning av samrådssynpunkter

3.1 Fastighetsägare, näringsliv och branschorganisationer

3.1.1 AB Familjebostäder

Familjebostäder ser mycket positivt på planerna på förbättrade allmänna kommunikationer i ett område där bolaget har stora delar av sitt bostadsbestånd. Familjebostäder ser också positivt på de sträckningar av Spårväg syd som presenterats i samrådshandlingarna.

3.1.2 Arena Huddinge

Arena Huddinge är positiva till Spårväg syd, som de menar höjer attraktiviteten i närområdet och påskyndar utvecklingen av näringsliv och bostadsbyggande.

3.1.3 Fastighets AB Brostaden

Alternativ 1 och 3 är belägna invid Brostadens fastigheter i Smista, vilket utgör Brostadens största utvecklingsområde. I området återstår ca 35 000 kvm att utveckla de närmast kommande åren. Sannolikt kommer samtliga obebyggda tomter att bebyggas under 2016-2018 varefter området i princip kommer att vara färdigutvecklat.

Ett av de samradda alternativen inkräktar på Brostadens fastighet Myren 9, där det ligger en nyproducerad och nyuppförd bilanläggning för Mini Cooper. Brostaden motsätter sig detta alternativ. Brostaden förespråkar istället en dragning längre västerut, enligt alternativ *Skärholmsvägen/Smista allé*.

Brostaden påpekar att markförhållandena i Smistaområdet är problematiska och vill försäkra sig om att bolagets fastigheter och verksamheter inte tar skada, varken i bygg- eller driftskedet, av spårvägen och dess trafik (exempelvis p g a vibrationer från spårvagnarna). Brostaden är också starkt kritiska till om bolagets fastigheter får försämrat skyltläge ut mot E4/E20. Detta eftersom ett försämrat skyltläge kan innebära stor ekonomiskt negativ påverkan och värdeminskning på fastigheterna.

Trafikförvaltningens kommentar:

Trafikförvaltningen har under arbetet med lokaliseringsutredningen samrått med Fastighets AB Brostaden kring eventuella behov av fastighetsintrång och annan påverkan på bolagets verksamheter. Trafikförvaltningen tar till sig synpunkterna och avser fördjupa dialogen med berörda intressenter i takt med att planerna för Spårväg syd konkretiseras.

3.1.4 *Handelskammaren*

Handelskammaren ifrågasätter varför SLL utreder spårväg igen, då resandeunderlaget är för lågt och prislappen för hög. Handelskammaren förespråkar satsning på buss istället. Med en busslösning menar Handelskammaren att en betydligt bättre tvärförbindelse skulle kunna åstadkommas till en betydligt lägre kostnad och med bättre miljöprestanda.

Trafikförvaltningens kommentar:

Den tidigare genomförda förstudien fokuserade på spårvägens nytta som tvärförbindelse och landade mycket riktigt i att denna inte var tillräcklig för att motivera kostnaderna. Sedan dess har dock Huddinge kommun och Stockholms stad presenterat planer på kraftigt utökad bostadsbebyggelse, vilket påverkar kalkylen positivt. Möjligheten att bygga stora mängder bostäder tillsammans med de sociala nyttor som spårvägen bedöms medföra gör att satsningen är intressant att studera vidare tillsammans med de berörda kommunerna. En förutsättning för att projektet ska kunna genomföras är att kommunerna bidrar med betydande medfinansiering.

3.1.5 *Huge Fastigheter*

Huge Fastigheter är generellt positiva till programstudiens innehåll. Bolaget anser att närhet till kommunal service ska prioriteras i valet av lokalisering. Av detta skäl förordas sträckningen via Katrinebergsvägen framför alternativ Loviseberg. Genom Masmo förordar Huge ett lokaliseringsalternativ i tunnel för att undvika intrång på parkeringsplatserna, som är svåra att ersätta på annat håll.

Trafikförvaltningens kommentar:

Närheten till kommunal service och andra målpunkter är en viktig faktor i utvärderingen av lokaliseringsalternativen. Likaså är extern påverkan, i form

av exempelvis fastighetsintrång och ianspråktagande av parkeringsplatserna i Masmo, starkt vägledande för valet av alternativ. I valet av lokalisering av spårvägen kommer också inkomna synpunkter från samrådet att beaktas.

3.1.6 Kungens Kurva Skärholmens Fastighetsägare Ekonomisk Förening

Föreningen ser Spårväg Syd som en viktig satsning som kommer att ha en avgörande betydelse för att utvecklingen av Kungen kurva Skärholmen enligt gällande Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010) ska vara möjlig. Föreningen anser att ett förverkligande av Spårväg Syd avsevärt skulle underlätta för fastighetsägare och hyresgäster att uppnå de ambitioner som finns för området.

3.1.7 Locum

Locum bedömer att föreslaget depåläge Grantorp i alltför hög grad har en negativ påverkan på Locums nuvarande anläggning och verksamhet. Det studerade depåläget i Grantorp kan därför, enligt Locum, inte ses som ett alternativ i det fortsatta arbetet. På fastigheten Kromosomen 1 finns Helix, den nya rättspsykiatriska anläggningen i Flemingsberg, som öppnade 1 december 2012. I Helix finns vård- och utredningsplatser för rättspsykiatri, öppenvårdsmottagning, förvaltningsrättssal samt lokaler för administration och personal. Föreslagen depå Grantorp med tillhörande spårväg på fastigheten står i stark konflikt med Helix.

Trafikförvaltningens kommentar:

Krossen är det depåläge som bedöms vara mest attraktivt och kommer att vara huvudalternativet för vidare utredningar.

3.1.8 Sveriges Bussföretag

Sveriges Bussföretag menar att den mest kostnadseffektiva och flexibla lösningen för en kapacitetsstark kollektivtrafik är ett BRT-system. Organisationen ställer sig framför allt frågande till att trafikslaget spårväg har större sociala nyttor än BRT och menar tvärtom att BRT, tack vare att det ger mer kollektivtrafik för pengarna, är att föredra av sociala skäl. Sveriges Bussföretag önskar en mer nyanserad och realistisk bild av spårvägens effekter på demokrati och mänskliga fri- och rättigheter.

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sveriges Bussföretag påpekar att programstudiens Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) förutsätter att ett BRT-system i Spårväg syds sträckning skulle trafikeras med gasdrivna bussar. Organisationen menar att det är mer sannolikt att bussarna skulle vara eldrivna (batteribussar eller laddhybrider). Detta påverkar MKB:ns bedömningar av bullernivåer samt påverkan på luftkvalitet och dagvatten. Sveriges Bussföretag menar att MKB:n därför bör revideras.

Trafikförvaltningens kommentar:

Den jämförelse av spårväg och BRT som gjorts inom ramen för Social konsekvensbeskrivning (SKB) lutar sig dels mot forskning om spårvägens strukturerande effekter och den så kallade "spårfaktorn", dels mot det omfattande dialogarbete som gjorts med medborgarna i Spårväg syds närområde. Bedömningen är att spårväg har starkare strukturerande verkan än BRT-alternativet, vilket har positiva sociala konsekvenser. Dessutom anses spårväg ha högre status än buss, vilket innebär att en investering i spårväg i högre utsträckning kan stärka områdets anseende och det sociala kapitalet. Ur medborgarnas perspektiv upplevs en investering i BRT inte som lika betydelsefull. Till viss del kan detta tänkas bero på att BRT för många är ett obekant trafikslag.

Trafikförvaltningen menar samtidigt att de sociala och strukturerande nyttor projektet bidrar med tillfaller andra aktörers ansvarsområden, varför de också bör bidra med finansiering. Förvaltningen har varit tydlig med att såväl statlig som kommunal medfinansiering krävs för att projektet ska kunna genomföras.

Det är viktigt att poängtera att trafikförvaltningens uppdrag har varit att studera BRT som övergångslösning på halva sträckan. I den samlade bedömningen ingår därför också problematiken med att ha två olika trafikslag på sträckan samt de kostnader och olägenheter som är förknippade med en framtida konvertering från BRT till spårväg.

Trafikförvaltningen håller med Sveriges Bussföretag om att utvecklingen mot elektrifiering av busstrafiken går fort och ser positivt på att i framtiden kunna dra nytta av de fördelar eldrivna bussar ger. I en MKB ska dock, om förutsättningarna är oklara, ett värsta scenario illustreras. Därför förutsattes trafikering med gasdrivna bussar, som har mer negativa effekter på buller, luftkvalitet och dagvatten än eldrivna bussar. I kommande planeringsskede kan definitionen av BRT-alternativet behöva omprövas.

3.2 Ledningsägare

3.2.1 *Ellevio AB*

Redan idag planerar Ellevio AB Regionnät att bygga i beskrivna områden och det finns ett antal projekt i projekteringsstadiet som kommer att hamna i konflikt med utbyggnaden av Spårväg syd. Ellevio AB önskar därför att ett samordnande möte bokas omgående. Ellevio AB påpekar att de ska kontaktas i god tid inför projektering, vid startade detaljplaner samt järnvägsplan för utredning av konsekvenser för Ellevio AB:s anläggningar. Därutöver påminner Ellevio AB om att kapacitetsbehov för såväl byggkraft som ordinarie anslutningar behöver anmälas i god tid.

3.2.2 *Skanova*

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom tänkt dragning av Spårväg syd. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

3.2.3 *Stockholm Vatten AB*

Stockholm Vatten AB har flera stora ledningar och tunnlar samt ett antal lokala ledningar inom utredningsområdet. Stockholms Vatten AB måste kunna komma åt VA-nätet för att bland annat genomföra underhållsåtgärder, vilket innebär att ledningarna inte bör ligga direkt under eller invid spåren. Flyttning och anpassning av stora ledningar, tunnlar och anslutningar innebär stora kostnader. Stockholm Vatten AB rekommenderar därför att fördjupade utredningar kring påverkan på VA-systemet görs i ett tidigt skede.

3.2.4 *Svenska kraftnät*

Inom SLL:s utredda sträckningsförslag har Svenska kraftnät en 220 kV-luftledning som går mellan station Bredäng och station Botkyrka. Vid korsning av eller parallellgång med Svenska kraftnäts kraftledningar gäller följande krav:

- Ur ett elsäkerhetsperspektiv regleras avståndet mellan kraftledningar och olika verksamheter i Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 2008:1 med ändring ELSÄIC-FS 2010:1.

- Tillämpliga krav i SS-EN 50341 utgåva 2:2007 samt Svenska kraftnäts Tekniska Riktlinje 10 ska beaktas.
- Vid detaljplanering av järnväg/väg invid Svenska kraftnäts kraftledningar ska samråd ske med Svenska kraftnät innan slutgiltig detaljkonstruktion/plan fastställs. Detta måste ske senast tre år innan färdigställandet för att kunna planera in eventuella åtgärder på kraftledningarna.

Tillsammans med Ellevio och Vattenfall genomförs förstärkningar av stam- och regionnätet efter uppdrag av regeringen. Tekniska förstudier pågår för ytterligare förstärkningar i västra och södra Stockholm. Ett av utredningsalternativen kan komma att beröra SLL:s sträckningsförslag för Spårväg syd.

I den fortsatta planeringen av en ny spårväg mellan Flemingsberg och Älvsjö är det viktigt att hänsyn tas till såväl Svenska kraftnäts befintliga ledning som till planerade förstärkningar. Svenska kraftnät önskar därför vara med i den fortsatta dialogen så att planering och projektering sker i samverkan.

3.2.5 *Södertörns fjärrvärme*

Södertörns fjärrvärme har ett flertal ledningar för fjärrvärme och fjärrkyla inom utredningsområdet. Bolaget påpekar att byggaren vid byggstart ska ta kontakt med ledningsägaren för dokumentation och utsättning av ledningar. Vid eventuella behov av åtgärder ska exploitören bekosta samtliga uppkomna kostnader.

3.2.6 *Vattenfall*

Ett stort antal av Vattenfalls ledningar, ett mycket stort antal lokalnätsanläggningar samt befintligt och tillkommande regionnät påverkas av projekt Spårväg syd. Om Vattenfalls 70 kV ledningar måste flyttas eller markförläggas erfordras ny linjekoncession för ledningarna vilket kan ta några år. För samtliga ledningar som måste flyttas måste också ny ledningsrätt erhållas genom lantmäterimyndighetens försorg. Fortsatt dialog kommer att behövas mellan Vattenfall, Trafikförvaltningen, Trafikverket, Stockholm Vatten, Södertörns Fjärrvärme och Huddinge kommun m. fl. rörande hela projektet Spårväg syd.

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar:

En ledningsinventering har gjorts inom programstudien och trafikförvaltningen har god kunskap om vilka befintliga ledningar som påverkas och kan behöva åtgärdas vid en utbyggnad av Spårväg syd. När beslut har fattats kring spårvägens lokalisering kommer trafikförvaltningen att inleda dialog och förhandlingar med samtliga berörda ledningsägare kring de planerade anläggningar som kan komma att påverkas av spårvägen.

3.3 Myndigheter

3.3.1 Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

3.3.2 Naturvårdsverket

Naturvårdsverket ser positivt på planerna på Spårväg syd. Dock anses en samlad, fördjupad bedömning av kumulativa effekter och behov av skyddsåtgärder behöva göras i det fortsatta utredningsarbetet eftersom utredningsområdet berörs av flera planerade exploateringar.

Vad gäller sträckningsalternativen anser Naturvårdsverket att alternativ På Masmoberget riskerar att medföra så stora negativa konsekvenser för naturmiljön att det bör avföras från vidare utredning.

Trafikförvaltningens kommentar:

MKB-arbetet kommer att fördjupas i det fortsatta arbetet med järnvägsplan för Spårväg syd. I detta arbete kommer de kumulativa effekterna av Spårväg syd, Tvärförbindelse Södertörn och tillkommande bebyggelse att belysas. I nästa planeringsskede har sannolikt planerna för vägsträckning och tillkommande exploatering konkretiserats, vilket förbättrar förutsättningarna för bedömningen.

3.3.3 Trafikverket

Trafikverket ser positivt på en utbyggnad av Spårväg syd som ger en förbättrad tillgänglighet i en expansiv del av Stockholmsregionen. Verket anser det vara av stor vikt att Spårväg syd blir ett tillräckligt attraktivt alternativ för resenärerna

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

för att gynna en överflyttning från bilresande till kollektivtrafik. Bland annat handlar detta om att åstadkomma tillgängliga och trafiksäkra hållplatser nära målpunkter.

Trafikverket anser det vara av yppersta vikt att Spårväg syd samplaneras med Trafikverkets två stora, pågående projekt Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm. Även i Flemingsberg och Älvsjö påverkar Spårväg syd Trafikverkets intressen och det är viktigt att det sker ett fortsatt samarbete mellan Trafikverket, Trafikförvaltningen och de berörda kommunerna i dessa frågor. Det är också viktigt att trafikförvaltningen utreder vilka konsekvenser spårvägen har på övrig intilliggande transportinfrastruktur för att säkerställa minsta möjliga påverkan på vägtrafiken.

Trafikverket rekommenderar att redan i ett tidigt skede av utformningsarbetet lyfta trafiksäkerhetsfrågor och identifiera potentiellt riskfyllda trafiksituationer utmed sträckan. Eftersom spårvägsbygget ger möjlighet att omvandla hela gaturummet blir möjligheterna att utforma trafiksäkra lösningar större än i befintlig miljö.

Trafikverket saknar en beskrivning av förutsättningar för miljö och hälsa liksom en beskrivning av hur de övergripande målen brutits ned till mål för projektet. Till exempel saknas mål för värden i landskapet samt för annan klimat- och energipåverkan utöver mål om att spårvägen ska kunna konkurrera med biltrafiken. Att det aktuella området innehåller höga natur- och kulturvärden och utgör viktiga samband i grönstrukturen nämns inte. Trafikverket saknar också en alternativskiljande redovisning avseende miljö och hälsa vid val av BRT eller spår.

Trafikförvaltningens kommentar:

Trafikförvaltningen avser driva fortsatt planering av Spårväg syd i nära samarbete med Trafikverket och de berörda kommunerna. Samordning kommer att behöva ske framförallt med Trafikverkets stora vägprojekt Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm, vilka båda har stor påverkan på spårvägens lokalisering och utformning. För den senare är förutsättningarna relativt tydliga och Spårväg syd kan förhålla sig till den utformning och tidplan som är beslutad. Projekt Tvärförbindelse Södertörn befinner sig dock i ett tidigare planeringsskede där ett flertal möjliga sträckningar fortfarande utreds. De oklara förutsättningarna för

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tvärförbindelse Södertörn genom Glömstadalen har gjort att spårvägens lokalisering på sträckan inte i detalj har kunnat studeras. Först när Trafikverket tagit beslut kring lokalisering av vägen kan detaljplaneringen av Spårväg syd inledas. För att säkerställa en långsiktigt hållbar transport- och bebyggelsestruktur är det av avgörande betydelse att lokaliseringsbeslutet fattas i samförstånd med trafikförvaltningen och Huddinge kommun.

Frågor som rör påverkan på vägtrafiken och trafiksäkerhet kommer att utredas vidare i kommande planeringsskeden, då beslut kring lokalisering av spårvägen fattats. Trafikförvaltningen delar åsikten att det är lämpligt att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i samband med en omdaning av gaturummet, men i de fall föreslagna åtgärder faller utanför trafikförvaltningens ansvarsområde är det rimligt att väghållaren ansvarar för genomförande och finansiering.

Förutsättningar för miljö och hälsa hanteras i miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för Spårväg syd. Områdets höga natur- och kulturvärden har varit en viktig aspekt i MKB:ns bedömning av de studerade sträckningarna. Detta åskådliggörs dock inte med tillräcklig tydlighet i lokaliseringsutredningens målformulering. Trafikförvaltningen tar till sig synpunkterna och avser utveckla och förtydliga programstudiens målformuleringar.

3.4 Föreningar

3.4.1 Centerpartiet i Brännkyrka

Centerpartiet är positivt till Spårväg syd och menar att det är bättre att bygga spårväg från början istället för BRT. Centerpartiet anser att spårvägen bör byggas ut i den takt som ekonomin tillåter. I avvaktan på spårväg bör det nuvarande bussnätets dragningar ses över och turtätheten öka.

Centerpartiet anser att Älvsjövägen är det enda realistiska alternativet för Spårväg Syd, bland annat med tanke på den planerade exploateringen i kv Kabelverket. Centerpartiet anser att ett helhetsgrepp måste tas när det gäller Älvsjövägen för att lösa trafiksituationen och boendemiljön. Problemen med buller och vibrationer måste åtgärdas snarast. Partiet anser också att följande frågor måste besvaras:

- Hur kan spårvagn och biltrafik samsas?
- Vad kommer att hända med cykelvägen och träden utefter Älvsjövägen?
- Hur kan man undvika att smittrafiken ökar på de smala villagatorna?
- Hur kan man få en bra anslutning till tåg/bussar i Älvsjö centrum?

Trafikförvaltningens kommentar:

När beslut kring lokalisering av Spårväg syd fattats kommer trafikförvaltningen att fördjupa studierna kring bland annat spårvägens påverkan på övrig trafik och risken för störningar för närboende. Eftersom utrymmet längs Spårväg syds sträckning på flera håll är begränsat är det oundvikligen så att andra funktioners ytor ibland måste tas i anspråk. Utformningen längs Älvsjövägen kommer att studeras i nära samarbete med Stockholms stad, som kommer att ges inflytande över prioriteringen av det begränsade utrymmet.

3.4.2 *HSO, Handikappföreningarnas Samarbetsorgan*

HSO förutsätter att gängse tillgänglighetsnormer används vid utformningen av spårvägens hållplatser och deras anslutningar. Föreningen framhåller också att generösa tider för grönt ljus vid övergångsställen är viktiga för att säkerställa tillgängligheten för människor med rörelsesvårigheter.

HSO är i övrigt positivt inställd till Spårväg syd som de menar med stor sannolikhet kommer att öka möjligheterna för deras medlemmar att nå nya områden på ett enklare sätt.

Trafikförvaltningens kommentar:

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och låter meddela att förvaltningens riktlinjer för tillgänglighet ska följas i det fortsatta arbetet med utformning av spårvägen och dess hållplatser. De aktuella kommunerna bär också ett ansvar för att säkerställa att exempelvis anslutande gångvägar är tillgängliga. Genom att båda parter tar sitt ansvar och samarbetar kring utformningen kan personer med funktionsnedsättningar erbjudas god tillgänglighet till hela resan.

3.4.3 *Kollektivtrafikanter i Stockholm*

Resenärsföreningen Kollektivtrafikanter i Stockholm är positiv till Spårväg Syd och ser ett behov av snabbt genomförande. Föreningen ser ur resenärssynpunkt

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

inga tunga skäl att föredra det ena eller andra alternativet på de punkter där mer än en tänkbar linjesträckning redovisas. Dock anser föreningen att en vidare förlängning av Spårväg syd söderut från den tilltänkta ändhållplatsen vid Flemingsberg bör utredas.

Trafikförvaltningens kommentar:

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och låter meddela att det i dagsläget inte är aktuellt att utreda en förlängning av Spårväg syd. Den lokalisering och utformning som föreslås ska dock möjliggöra en framtida förlängning från de båda ändhållplatserna.

3.4.4 Lokala Hyresgästföreningen Vårby-Haga

Lokala Hyresgästföreningen Vårby-Haga ser en spårvägsförbindelse som mycket positivt för områdets fortsatta utveckling. Spårvägen kommer att förbättra tillgängligheten till Kungens kurva, Karolinska universitetssjukhuset och Flemingsberg. På Glömstavägen uppstår idag ofta köbildning, med en spårväg skulle restiden minska. Spårväg syd skulle göra det lättare för dem som bor och arbetar utmed sträckan att nå sina resmål snabbare.

3.4.5 Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen har lämnat ett gemensamt remissvar från Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Naturskyddsföreningen i Huddinge, Stockholms Naturskyddsförening och Söderorts Naturskyddsförening. Föreningens synpunkter sammanfattas i punkterna nedan.

- Positivt att Spårväg syd äntligen byggs, det behövs fler satsningar på kollektivtrafik i länet
- Om inte Spårväg syd kan komma till stånd ganska snart p.g.a. bristande finansiering bör en BRT-lösning ordnas mellan Älvsjö och Flemingsberg
- Spårväg syd kan medverka till såväl ekologisk som social hållbarhet i Stockholm och Huddinge
- Positivt att spårvägen dras på Älvsjövägen, här finns ett stort resandeunderlag
- Det finns fördelar med att Spårväg syd går i en nordlig båge mellan Skärholmen och Fruängen och passerar Sättra torg och Bredängs allé
- Spårvägen bör gå på Solhagavägen. Alternativet uppe på Masmoberget innebär att spårvägen gör intrång i Gömmarens naturreservat och en nyckelbiotop

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- I Glömstadalen måste spårvägen dels kombineras med ekodukter/faunapassager eftersom Bornsjökilen går här, dels ta hänsyn till fornlämningsområden
- Spårvägen bör gå på Katrinebergsvägen då alternativ Loviseberg innebär en dyr tunnel och att ett förhållandevis obrutet natur- och friluftsområde påverkas klart negativt
- Miljöbalken och de nationala miljömålen bör väga tungt när olika alternativ viktas

Trafikförvaltningens kommentar:

Trafikförvaltningen kommer i kommande planeringsskeden att studera lösningar genom Glömstadalen i samråd med Trafikverket och tillsammans försöka åstadkomma lösningar som minimerar de negativa effekterna på Bornsjökilen och på Gömmarens naturreservat.

3.4.6 Resenärsforum

Resenärsforum framhåller vikten av att Spårväg syd planeras som spårväg och inte som buss, även om bussen skulle kallas Bus Rapid Transit. Föreningen pekar också på vikten av utforma attraktiva bytespunkter och att åstadkomma minsta möjliga störning för resenärerna i bytet mellan kollektivtrafikslag. Resenärsforum anser att attraktiva byten är särskilt viktiga vid Flemingsberg, Masmö, Fruängen och Älvsjö.

Gällande de alternativa sträckningarna förespråkar Resenärsforum:

- alternativ *Loviseberg* på sträckan Flemingsberg – Glömsta
- det alternativ som ger bäst koppling till tunnelbanan i Masmö på sträckan Glömsta – Krossen
- alternativ *Bro över E4/E20* mellan Kungens kurva och Skärholmen
- alternativ *Skärholmsvägen/Smista allé* mellan Skärholmen och Fruängen

Trafikförvaltningens kommentar:

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och instämmer i vikten av att skapa attraktiva byten mellan Spårväg syd och övrig kollektivtrafik. Utformningen av bytespunkterna har ännu inte studerats i detalj, men i lokaliseringsutredningen framhålls att det fortsatta arbetet bland annat ska fokusera på att hitta hållplatslägen i nära anslutning till bussterminaler, tunnelbane- och pendeltågsstationer.

3.4.7 *Rädda Barnens lokalförening i Huddinge*

Rädda barnens lokalförening anser det viktigt att lyfta barnperspektivet på projekt Spårväg syd. Trafikförvaltningen bör lyssna på barnens erfarenheter och ge dem möjlighet att yttra sig om exempelvis hur Spårväg syd påverkar deras vardagsliv.

Trafikförvaltningens kommentar:

Inom Social konsekvensbeskrivning för Spårväg syd (SKB) har ett flertal samrådsaktiviteter genomförts i syfte att fånga in olika medborgargrupperns perspektiv. Barnperspektivet, som lyfts i SKB:n, baseras på det omfattande dialogarbete som genomförts på skolor i Spårväg syds närområde. Resultatet av dialogen har påverkat valet av lokaliseringsalternativ och bedömningen av konsekvenserna. Trafikförvaltningens ambition är att inkludera barnperspektivet även i kommande planeringsskeden.

3.4.8 *Snättringe sportklubb*

Snättringe sportklubbs åsikt är att befintlig exploatering i Huddingeområdet är så omfattande att den skog som finns i kommunen och delar av Södertörn måste bevaras för rekreation och annan verksamhet som idag bedrivs där. Föreningen anser därför att den planerade nya dragningen av Spårväg syd ska dras så att Gömmarenskogens naturreservat samt Flottsbroskogen inte kommer att påverkas. Därför fördrar föreningen alternativ *Katrinebergsvägen* vid delsträcka Flemingsberg-Glömsta samt alternativ *Solhagavägen* vid delsträcka Glömsta-Krossen.

Trafikförvaltningens kommentar:

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och meddelar att stor vikt i valet av lokalisering för Spårväg syd ges åt att minimera påverkan på naturreservatet.

3.4.9 *Svenska turistföreningen*

Svenska turistföreningen (STF) stödjer i huvudsak Spårväg syd. Dock påpekar föreningen att det är mycket viktigt att minimera påverkan på Gömmarens naturreservat. STF förordar därför i första hand en dragning i tunnel på

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

sträckan mellan Glömsta och Kungens kurva, i andra hand en dragning tätt intill E4/E20. På sträckan mellan Glömsta och Masmo menar STF att ekodukter måste anläggas för att minimera barriärverkan för människor, natur och djurliv.

Trafikförvaltningens kommentar:

I den MKB som tagits fram inom programstudien har en värdebeskrivning och känslighetsbedömning av Gömmarens naturreservat gjorts. I MKB:n noteras naturreservatets känslighet. MKB:ns bedömning av de olika lokaliseringalternativen visar att de negativa effekterna på naturmiljön blir betydligt lägre om spårvägen förläggs i tunnel eller i direkt anslutning till bebyggelse eller befintliga barriärer.

När beslut kring lokalisering av Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn har fattats kommer konkreta åtgärder, såsom behovet av ekodukter, att studeras. I nästa planeringsskede kommer också spårvägens hållplatslägen att studeras mer i detalj. En ambition i detta arbete är att förbättra tillgängligheten till naturreservatet.

3.4.10 *Vårby-Fittja hembygdsförening*

Vårby-Fittja hembygdsförening anser det vara mycket olyckligt att Huddinge kommun utlovar kraftig nybebyggelse i känsliga natur- och kulturmarksområden om Spårväg Syd byggs mellan Masmo och Flemingsberg. Den tänkta exploateringen kommer, tillsammans med Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn, att ytterligare försvaga Bornsjökilen. Hembygdsföreningen föreslår istället att Spårväg syd dras i det redan pågående exploateringsområdet Glömsta/Vistaberg, norr om Glömstavägen.

Vårby-Fittja hembygdsförening motsätter sig, av samma skäl, idén om en dragning via Loviseberg och placeringen av en spårvägsdepå i Glömstadalen. Hembygdsföreningen menar vidare att det redovisade förslaget om dragning över Masmoplatån, genom Gömmarens naturreservat, är helt otänkbart. Att landstinget presenterar ett sådant förslag utan att upplysa om att det innebär ett allvarligt ingrepp i naturreservatet, menar hembygdsföreningen, är upprörande och medvetet vilseledande. Någon ny spårvägsstation eller byggnation i Masmoskogen ovanpå Masmo tunnelbanestation anser föreningen inte heller vara tänkbart.

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentarer:

Trafikförvaltningen noterar oron kring Spårväg syds påverkan på naturreservatet och låter meddela att utvärderingen av lokaliseringalternativen lägger stor vikt i att minimera påverkan på natur- och kulturmiljön. Miljöpåverkan hanteras i Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för Spårväg syd. MKB:n kommer att utvecklas och fördjupas i kommande planeringsskeden.

Gällande sträckningen genom Glömstadalen är förutsättningarna för spårvägens lokalisering något oklara till följd av Trafikverkets pågående planering för Tvärförbindelse Södertörn. Trafikförvaltningens ambition är att tillsammans med Trafikverket åstadkomma en lösning som minimerar infrastrukturens barriäreffekt.

3.5 Kommuner och kommunalförbund

3.5.1 Botkyrka kommun

Södertörnskommunerna - Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö - har sedan många år ett organiserat samarbete kring bland annat infrastrukturutveckling. Södertörnskommunerna ställer sig tillsammans bakom en satsning på Spårväg syd.

Norr om Flemingsberg redovisar utredningen två korridorer, en i Katrinebergsvägen ner mot Glömstadalen och en i tunnel intill gränsen mot Botkyrka. Kommunen har inga principiella invändningar mot korridorerna. Om sträckningen intill kommungränsen blir aktuell behöver sträckningen lämna en grön zon närmast bebyggelsen i Tullinge villastad. Det är samma synpunkt som kommunen tidigare lämnat till Huddinge kommun i samband med bebyggelseplaneringen för Loviseberg.

Vid Masmo redovisar utredningen tre tänkbara korridorer. Kommunens uppfattning är att spårvagnshållplatsen där behöver vara så lättåtkomlig som möjligt för gående och cyklister som kommer från Botkyrka. Sträckningen uppe på berget ovanför Masmo fyller inte den funktionen.

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar:

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och instämmer i värdet av goda kopplingar mellan bebyggelsen i norra Botkyrka och spårvagnshållplatsen i Masmo. Botkyrka kommun kommer att involveras i kommande planeringsskeden i den mån de berörs av spårvägens sträckning.

3.5.2 *Huddinge kommun*

Huddinge kommun ser stora värden i att Spårväg syd genomförs. Kommunen har anmält projektet till Sverigeförhandlingen och förutsätter att förhandling om finansiering kommer att ske inom ramen för denna. Huddinge kommun tar för givet att SLL tar sitt ansvar som kollektivtrafikmyndighet och avsätter erforderliga medel för vidare hantering av projekt Spårväg syd.

Huddinge kommun anser att en ändhållplats vid resecentrum i Flemingsberg bör undvikas, bland annat eftersom trafiksituationen där kommer att vara komplicerad. Vid ändhållplatsen behöver uppställning av tidsreglerande spårvagnar och växling av spår i samband med vändning kunna ske, vilket riskerar att försämra platsens kvaliteter som vistelseyta och mötesplats. Det kommer att finnas ont om tillgängliga ytor. Kommunen föreslår istället att spårvägen förlängs österut till Regulatorvägens vändplan, där den även får bättre koppling till befintlig och planerad bebyggelse i Visättra som är ett stort och växande bostadsområde. Kommunen påpekar att en vidare fortsatt förlängning från ändhållplatsen ska vara möjlig.

På delsträcka Flemingsberg – Glömsta förordas alternativ *Loviseberg* då det anses ge bättre förutsättningar för stadsutveckling i Glömsta/Loviseberg. Dessutom bedöms alternativet ha mindre påverkan på vägtrafiken, särskilt om en ny trafikplats för Tvärförbindelse Södertörn, enligt tidigare förslag, ansluter till Katrinebergsvägen.

I Masmo förordar Huddinge kommunen inget av alternativen. Kommunen föreslår istället att SLL, kommunen och Trafikverket tillsammans arbetar fram en helhetslösning som tar hänsyn till samtliga parter intressen i området. Mellan Kungens kurva och Skärholmen förordar kommunen en bro över E4/E20 framför en sträckning utmed Ekgårdsvägen, vilken bedöms ha mycket stor negativ påverkan på vägtrafiken. Bron över motorvägen anses förbättra

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

kontakten mellan Kungens kurva och Skärholmen och därigenom binda samman regionkärnan.

På sträckan mellan Skärholmen och Fruängen förordar Huddinge kommun alternativ Skärholmsvägen/Smista allé. Alternativet bedöms ha störst potential för bostadsutbyggnad inom Huddinge kommun. En dragning via Gamla Södertäljevägen bedömer Huddinge kommun är svår på grund av bland annat bristande utrymme, störningar för närboende och negativ påverkan på vägtrafiken.

Huddinge kommun förordar depålåge vid Krossen då detta läge bedöms innebära lägre störningar på omgivningen än övriga alternativ. Huddinge kommun påpekar också att det är viktigt att inte ytterligare försvaga det redan svaga gröna sambandet i Bornsjökilen, vilket Spårväg syd tillsammans med Tvärförbindelse Södertörn riskerar att göra. Kommunen menar därför att SLL tillsammans med Trafikverket gemensamt bör bekosta och genomföra anläggandet av en ekodukt över spårvägen och vägen.

Trafikförvaltningens kommentar:

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna kring sträckningsalternativ och depålåge och kommer att väga in kommunens synpunkter i valet av lokalisering för Spårväg syd.

Trafikförvaltningens ambition är att tillsammans med Trafikverket åstadkomma en lösning som minimerar infrastrukturens negativa effekter på Bornsjökilen. När beslut kring lokalisering av Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn har fattats kommer konkreta åtgärder, såsom behovet av ekodukter, att studeras.

Både Huddinge kommun och trafikförvaltningen har anmält intresse att hantera projekt Spårväg syd inom Sverigeförhandlingen. Då finansiering i dagsläget saknas måste planeringen pausas i avvaktan på svar från Sverigeförhandlingen. När finansiering för projektet säkrats avser trafikförvaltningen återuppta den fortsatta planeringen i nära samarbete med Huddinge kommun.

3.5.3 *Stockholms stad*

Stockholms stad ser positivt på planerna för en ny kapacitetsstark kollektivtrafik i söderort. De berörda förvaltningarna anser dock att en satsning på BRT (Bus Rapid Transit) behöver studeras för hela sträckningen och inte enbart en etapp som landstinget utrett. Staden anser också att det är viktigt att sträckningen ses i ett helhetsperspektiv i förhållanden till stamnätetsplanen samt uppdateras och anpassas till de pågående och planerade tunnelbaneutbyggnaderna och stadsutvecklingsprojekten.

Under förutsättning att det går att samplanera utbyggnaden av kollektivtrafiken med tillkommande bostadsbebyggelse menar Stockholms stad att en dragning mellan Skärholmen och Fruängen via Skärholmsvägen är att föredra. Staden framför dock att beskrivningen av antalet bostäder som kan tillkomma till följd av Spårväg syd är en övertolkning utifrån tidiga utredningar om bostadspotential för Skärholmsvägen. Siffrorna ska inte sättas i samband med utbyggnaden av Spårväg syd.

Kontoren anser att det är viktigt att en kapacitetsstark kollektivtrafik utformas så att den blir en väl integrerad del av stadsrummet, och inte förstärker barriäreffekterna. Detta gäller generellt men särskilt längs med Skärholmsvägen, Mickelsbergsvägen och Älvsjövägen. Staden är starkt kritiskt till att trafikförvaltningen väljer att redovisa förslag där spårvägen går i egen banvall inom Stockholms stad. I övrigt anser staden bland annat att utformningen vid Älvsjö centrum ska möjliggöra en förlängning vidare mot sydost.

Staden ser positivt på ett depåläge vid Krossen i Huddinge kommun som ett huvudalternativ. Det förslagna läget vid Skärholmens centrum är enligt kontoren mindre lämpligt och stöds ej av kontoren.

Kontoren anser att kontakten mellan Sätmaskogen och Bornsjökilen som är en av Stockholms läns regionala gröna kilar påverkas av spårvägens dragning och bör redovisas tydligare.

Stockholms stad påtalar att landstinget är huvudman för kollektivtrafiken och därför har huvudansvaret för utbyggnaden av denna. Staden menar att det är oacceptabelt att skjuta över finansieringsansvaret på kommunerna.

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar:

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna kring sträckningsalternativ och depåläge och kommer att väga in kommunens synpunkter i valet av lokalisering för Spårväg syd. När finansiering för projektet säkrats avser trafikförvaltningen driva den fortsatta planeringen i nära samarbete med Stockholms stad.

Trafikförvaltningens uppdrag har varit att endast utreda BRT som en övergångslösning på etapp 2 mellan Skärholmen och Älvsjö. I den samlade bedömningen ingår därför också problematiken med att ha två olika trafikslag på sträckan samt de kostnader och olägenheter som är förknippade med en framtida konvertering från BRT till spårväg.

I den aktuella stornätsplanen ingår en känslighetsanalys för ett scenario med Spårväg syd fullt utbyggd. I analysen konstateras att Spårväg syd, som ensam linje, leder till fler byten vilket ger negativa effekter på restiderna. Stornätsplanen förespråkar därför en vidare förlängning av spårvägen öster om Älvsjö mot Gullmarsplan och knutpunkten med tunnelbanans gröna linje och Tvärbanan. Detta skulle skapa ett större resandeunderlag och minska resenärernas behov av byten. Ett pågående arbete sker med att uppdatera stornätsplanen och anpassa den till de förändrade förutsättningarna i regionen.

3.5.4 Storstockholms brandförsvär

Storstockholms brandförsvär (SSBF) påtalar att den fortsatta processen med att besluta lokaliseringen av spårvägen bör innefatta en hantering av de risker som finns i omgivningen. Vid utbyggnaden av Roslagsbanan togs en vägledning för riskbedömning fram. SSBF ser gärna att liknande vägledning tas fram för Spårväg syd för att kvaliteten genom hela projektet med utbyggnaden får likvärdiga förutsättningar och kan hanteras på ett mer likvärdigt sätt.

Det är vanligt förekommande att SSBF:s höjdfordon används som alternativ utrymningsväg från flerbostadshus. Det kan uppstå konflikter på grund av att de strömförande ledningarna försvårar tillgänglighet och manövernöjlighet vid räddningsinsats då spåren förläggs nära flerbostadshus. Hänsyn till detta måste tas vid val av sträckning för att utrymningsmöjligheterna från berörda lokaler inte ska försvåras. Om konflikt mellan spår och utrymning uppstår kan tekniska

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

lösningar krävas för att möjliggöra en effektiv räddningsinsats, t.ex. fasta jordslutare som vid Landsvägen i Sundbyberg eller som vid Gröndal i Stockholm. SSBF har tagit fram ett vägledningsdokument som kan användas som underlag för att se vilket utrymme ett höjdfordon behöver ta i anspråk för att användas vid t.ex. utrymning från bostäder.

Om spårvägen, enligt lokaliseringsförslaget, dras på Älvsjövägen påverkas verksamheten i Brännkyrka brandstation i och med att in- och utfart från stationen sker över spåren. SSBF påpekar att tillgängligheten för räddningstjänstens och ambulansens fordon måste säkerställas. SSBF önskar särskilt samråda detta med avseende på konsekvenser för den samhällsviktiga verksamheten utgående från Brännkyrka brandstation.

SSBF förordar att spårvägen går på eget område i så stor utsträckning som möjligt. Detta underlättar framkomlighet och tillgänglighet för brandförsvarets fordon vid eventuella räddningsinsatser. Om spårvägen vid några fall kommer att planeras för blandtrafik önskar SSBF att s.k. stopphållplatser undviks i så stor utsträckning som möjligt. Om stopphållplatser ändå måste till, bör dessa inte planeras mittemot varandra, så att det fortfarande går att passera om detta är nödvändigt. Hållplatser, armaturer, stolpar, ledningar, etcetera, bör också planeras med tanke på omgivning och att tillgänglighet till olika objekt inte försvåras i stor utsträckning för brandförsvaret.

Trafikförvaltningens kommentar:

Risk och säkerhetsaspekter hanteras inom arbetet med Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för Spårväg syd. I MKB:n har potentiella riskkällor kartlagts och en bedömning av risknivån för respektive risktyp gjorts. När beslut kring lokalisering av spårvägen tagits kommer hanteringen av risk- och säkerhetsfrågor att fördjupas och möjliga åtgärder identifieras. Den fortsatta riskhanteringen kommer att ske inom MKB för järnvägsplan, vilken tas fram i samråd med länsstyrelsen. I kommande planeringsskeden kommer trafikförvaltningen att fortsätta samråda med SSBF för att anpassa lösningen till verksamheten vid Brännkyrka brandstation samt säkerställa tillgänglighet och framkomlighet för räddningsfordon.

3.5.5 Södertörnskommunerna

Södertörnskommunerna ställer sig bakom infrastruktursatsning Spårväg syd då de menar att dagens avsaknad av strukturerande kollektivtrafik på tvären hämmar regionens utveckling och bidrar till ökad bilanvändning.

Södertörnskommunerna framhåller Spårväg syds sociala och strukturerande nyttor och menar att samhällsekonomiska beräkningar inte ensamt kan ligga till grund för beslut om infrastrukturinvesteringar. Södertörnskommunerna påtalar att spårvägens utformning måste möjliggöra framtida förlängningar mot bland annat Haninge och Botkyrka kommun.

Remissvaret har tagits fram i ett samarbete bland Södertörnskommunerna Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö och är beslutat i respektive kommunstyrelse.

3.6 Allmänhetens synpunkter

3.6.1 Generellt positiva synpunkter

- 2 personer skriver uttryckligen att Spårväg syd bör byggas så snart som möjligt.

3.6.2 Generellt negativa synpunkter

- 2 personer skriver uttryckligen att de inte vill ha Spårväg syd.
- Några personer ställer sig frågande till varför Spårväg syd ska genomföras efter att det i förstudien konstaterats att spårvägen inte är samhällsekonomiskt motiverad. En mer kostnadseffektiv lösning anses kunna uppnås genom att ersätta spårvägen med bussar.
- En person menar att Masmö – Flemingsberg är bra, men att övriga sträckningen kan trafikeras med buss.

Trafikförvaltningens kommentar:

Den tidigare genomförda förstudien fokuserade på spårvägens nytta som tvärförbindelse och landade mycket riktigt i att denna inte var tillräcklig för att motivera kostnaderna. Sedan dess har dock Huddinge kommun och Stockholms stad presenterat planer på kraftigt utökad bostadsbebyggelse, vilket påverkar kalkylen positivt. Möjligheten att bygga stora mängder

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

bostäder tillsammans med de sociala nyttor som spårvägen bedöms medföra gör att satsningen är intressant att studera vidare tillsammans med de berörda kommunerna. En förutsättning för att projektet ska kunna genomföras är att kommunerna bidrar med betydande medfinansiering.

3.6.3 Synpunkter på information

- En person efterfrågar information på teckenspråk eller att filmen textas.

Trafikförvaltningens kommentar:

Trafikförvaltningen instämmer i synpunkten och ser över rutinen för kommunikation i samband med samråd.

- En person påpekar att det är viktigt att lyssna på de boende i Sättra, Skärholmen och på stadsdelsnämnden i Skärholmen.

Trafikförvaltningens kommentar:

Inom Social konsekvensbeskrivning för Spårväg syd (SKB) har ett flertal samrådsaktiviteter genomförts i syfte att fånga in olika medborgargrupperns perspektiv. Resultatet av dialogen har påverkat valet av lokaliseringalternativ och bedömningen av konsekvenserna.

3.6.4 Synpunkter på alternativ

Glömstadalen:

- En person förordar alternativ Katrinebergsvägen framför alternativ Loviseberg.
- En person anser att tunnel borde byggas genom Glömstadalen för att undvika bullerpåverkan och åverkan på grönområden.

Trafikförvaltningens kommentar:

En tunnelförlagd spårväg skulle vara betydligt dyrare än en spårväg på ytan, särskilt eftersom markförhållandena i Glömstadalen är ogynnsamma. Det är dessutom svårt att åstadkomma trygga och tillgängliga hållplatslägen i en tunnel. Genom att låta Spårväg syd löpa på ytan genom den nya bebyggelsen i

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Glömstadalen kan spårvägen fungera både som stadsbildande element och attraktiv transportlösning. Genom icke bebyggda delar förläggs spåren i möjligaste mån utmed Glömstavägen och/eller Tvärförbindelse Södertörn, i syfte att minimera infrastrukturens barriärverkan.

- En person påpekar att samordning måste ske med Tvärförbindelse Södertörn för att försäkra sig om att båda funktionerna får plats genom Glömstadalen.

Trafikförvaltningens kommentar:

Trafikförvaltningen bevakar noggrant de stora vägprojekten Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm. Den fortsatta planeringen av Spårväg syd kommer att samordnas med Trafikverkets projekt.

Kungens kurva:

- En person anser att Spårväg syd ska gå på Månskärsvägen genom Kungens kurva.

Trafikförvaltningens kommentar:

En sträckning på Månskärsvägen studerades i förstudien men avfärdades där på grund av svårigheter att hantera topografin.

Skärholmen – Fruängen:

- 2 personer föredrar dragning längs Skärholmsvägen
- En person förordar sträckning över Smista/Segeltorp.
- En person menar att en sträckning i Ekgårdsvägen är ofördelaktigt. Personen påpekar också att det är viktigt med ett bra byte i Skärholmen.

Trafikförvaltningens kommentar:

Utförningen i Skärholmen kommer att studeras vidare i nästa skede och fokus kommer att ligga på att åstadkomma gena och bekväma byten mellan buss, spårväg och tunnelbana. Känslighetsanalyser har visat att attraktiva

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

byten i bland annat Skärholmen är av stor betydelse för Spårväg syds attraktivitet.

Älvsjövägen:

- *En person anser att Älvsjövägen ska förläggas i tunnel och spårvägen byggas ovanpå. Personen föreslår att flera hållplatser anläggs mellan Älvsjörondellen och Västerängsvägen. Personen anser också att alla träd längs Älvsjövägen ska behållas och att bullerskydd ska byggas.*

Trafikförvaltningens kommentar:

Ett sådant förslag skulle medföra fördyrande kostnader och dessutom är det svårt att åstadkomma trygga och tillgängliga miljöer i en tunnel.

Hållplatslägen kommer att definieras när beslut har fattats kring spårvägens sträckning. Fördelningen av hållplatser sker genom en avvägning mellan tillgänglighet till mål- och bytespunkter å ena sidan och kort restid å den andra.

Trafikförvaltningens ambition är att åstadkomma en spårväglösning som minimerar behovet av intrång på grönområden.

Behovet av bulleråtgärder kommer att utredas i nästa skede när beslut kring spårvägens lokalisering har fattats.

3.6.5 Synpunkter på hållplatslägen

- *Flera personer har lämnat förslag eller synpunkter på hållplatslägen.*
- *Två personer efterfrågar hållplats vid korsningen där Svartlösavägen korsar Älvsjövägen. Där är det idag långt till 173:ans hållplats.*

Trafikförvaltningens kommentar:

Hållplatslägen kommer att definieras när beslut har fattats kring spårvägens sträckning. Fördelningen av hållplatser sker genom en avvägning mellan tillgänglighet till mål- och bytespunkter å ena sidan och kort restid å den andra

3.6.6 Depå

- En person menar att Krossen är det mest fördelaktiga alternativet och att problemet med att behöva invänta Förbifart Stockholm-projektet är en bisak jämfört med de problem som är förknippade med övriga alternativ.
- En person menar att depån bör byggas enligt förslag Grantorp eftersom det är minst störande för omgivningen, även om kostnaden är något högre.
- 2 personer påpekar att Glömstadalen inte är en bra plats för depå.
- En person förordar en depå i Skärholmen.

Trafikförvaltningens kommentar:

Krossen är det depåläge som bedöms vara mest attraktivt och kommer att vara huvudalternativet för vidare utredningar.

3.6.7 Förslag till vidare utbyggnad

- En person anser att Huddingevägen ska grävas ned och att en förlängning av tunnelbanan kan läggas ovanpå den. Samma person menar att tunnelbanan från Hagsätra (eller Rågsved) ska förlängas längs Huddingevägen till Spårväg syds ändhållplats.
- En person föreslår att en spårväg kan förläggas i Personnevägen mellan Älvsjö och Hägerstensåsen och vidare mot Axelsberg.
- En person föreslår att spårväg dras från Skärholmen till Ekerö.
- En person föreslår att möjligheten, kostnaden och nyttorna med att förlägga ändhållplatsen någonstans i Visättra ska prövas.
- Flera personer förespråkar vidare förlängning mot Gullmarsplan, via Östberga/Årstafältet/Enskede gård. Genom att använda spårområdet för dagens tunnelbana mellan Gullmarsplan och Sockenplan, som ska

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

förläggas i tunnel, kan dessutom en värdefull förbindelse mellan tunnelbanan och Tvärbanan upprätthållas.

Trafikförvaltningens kommentar:

Utformningen av Spårväg syd ska möjliggöra en framtida förlängning både från Flemingsberg och från Älvsjö. I Stomnätsplan för Stockholms län förordas en förlängning av Spårväg syd från Älvsjö mot Globen, där den kan anknyta till Tvärbanan. I de strategiska planerna nämns i dagsläget inga andra förlängningar eller förgreningar av Spårväg syd.

3.6.8 Övrigt

- En person menar att hållplatser och hela gaturummet bör utformas med stor hänsyn till skönhetsvärden, planteringar samt konstnärlig utsmyckning som på tunnelbanan.

Trafikförvaltningens kommentar:

Detaljutformningen och gestaltningen av hållplatserna kommer att hanteras i kommande planeringsskeden.

- En person påpekar att det finns en runristning i en berghäll vid Lovisebergsvägen/gamla Göta landsväg som måste bevaras.
- En person menar att det inte kommer att gå snabbare att åka med Spårväg syd mellan Älvsjö och Skärholmen än att åka via innerstaden. Bedömningen baseras på omfattande förändringar i kollektivtrafiknätet i sydvästra Stockholm. Bland annat föreslås åtgärder på tunnelbane- och pendeltågsnätet som möjliggör expresståg och nya stationslägen.

Trafikförvaltningens kommentar:

Spårväg syd betjänar inte bara resor mellan Älvsjö och Skärholmen utan ansluter till flera viktiga målpunkter längs vägen. Spårvägen har också en lokal funktion och stödjer en omfattande och hållbar bebyggelseutveckling i stråket Flemingsberg – Skärholmen – Älvsjö.

Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2016-02-25

Diarienummer
SL 2013-5412

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen instämmer i att spårvägen ska ses som en del i ett sammanhängande transportsystem. Det strategiska utvecklingsarbetet för kollektivtrafiken i Stockholm sker bland annat genom Stomnätsplan för Stockholms län. Spårväg syds funktion i förhållande till övrig kollektivtrafik beskrivs i lokaliseringsutredningen. Förslaget på nya pendeltågsstationer och expresståg på tunnelbanan ingår inte i de strategiska planerna och bedöms inte heller vara genomförbara.

- En person är orolig för att spårvägen kommer att medföra fastighetsintrång och expropriering.

Trafikförvaltningens kommentar:

Trafikförvaltningens ambition är att åstadkomma en spårväglösning som minimerar behovet av fastighetsintrång och annan negativ påverkan på privata fastigheter.

- 2 personer föreslår att det ska gå att ta med sig cykel på spårvagnen.

Trafikförvaltningens kommentar:

Idag är det, med vissa begränsningar, tillåtet att ta med cykel på pendeltåg och Saltsjöbanan. Förutsättningarna att få plats med cyklar skiljer sig åt mellan olika banor och beror bland annat på typ av fordon och om det finns ledig kapacitet. Eftersom det är oklart vilka fordon som kan komma att trafikera Spårväg syd har trafikförvaltningen ännu inte tagit ställning till frågan om cyklar ska få tas med ombord.