

SPÅRVÄG SYD

FLEMINGSBERG-SKÄRHOLMEN-ÄLVSJÖ

Samrådsredogörelse

2022-05-18



Region Stockholm

Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-123 316 00
Fax: 08-123 316 06
registrator.tf@regionstockholm.se

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

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbans Järnväg

PM
2022-05-18
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0642
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Region Stockholm, Trafikförvaltningen

Samrådsredogörelse Spårväg Syd

Datum: 2022-05-18

Diarienummer: TN 2020-0642

Kontaktperson: Johan Kuniholm, projektledare

Författare: WSP Sverige AB

Version: 1.0

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbans Järnväg

PM
2022-05-18
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0642
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
2	Tidigare utredningar och samråd	3
2.1	Förstudie 2010-2012.....	3
2.2	Planeringsstudie 2013-2016	3
3	Planlägningsbeskrivning.....	4
4	Återkommande samråd	4
4.1	Länsstyrelsen i Stockholms län	4
4.2	Staten och Trafikverket.....	5
4.3	Huddinge kommun.....	5
4.4	Stockholms stad.....	5
4.5	Botkyrka kommun	5
5	Övriga samrådsmöten.....	6
6	Samråd om betydande miljöpåverkan.....	6
6.1	Behov av samråd.....	6
6.2	Samrådsrets	6
6.3	Genomförande av samråd.....	7
6.4	Inkomna synpunkter och trafikförvaltningens kommentarer	7
6.4.1	Allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda	7
6.4.2	Berörda myndigheter	11
6.4.3	Berörd länsstyrelse	15
6.4.4	Berörda kommuner och kommunala bolag.....	15
6.4.5	Berörda organisationer och föreningar	19
6.4.6	Berörda ledningsägare.....	28
6.4.7	Övriga berörda.....	29

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbans Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

1 Inledning

Trafikförvaltningen genomför en lokaliseringsutredning av Spårväg Syd utifrån Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Planeringen sker i enlighet med planeringsprocessen för järnväg utifrån lagen om byggande av järnväg. Som en del i planeringsprocessen genomförs samråd. I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samråd bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer. Trafikförvaltningen kommenterar och bemöter de inkomna synpunkterna.

2 Tidigare utredningar och samråd

2.1 Förstudie 2010-2012

Mellan åren 2010 och 2012 genomfördes en förstudie som syftade till att hitta genomförbara åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken till de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen. Förstudien skedde i samråd med flera aktörer, bland annat har de berörda kommunerna ingått i en arbetsgrupp och referensgrupp. I arbetet med förstudien genomfördes även samråd med allmänheten och andra intressenter hösten 2010. Samrådet finns dokumenterat i en samrådsredogörelse daterad 2011-10-24. Samrådsredogörelsen är diarieförd på trafikförvaltningen under diarienummer TN 2020-0642.

2.2 Planeringsstudie 2013-2016

Mellan åren 2013-2016 genomfördes en planeringsstudie för Spårväg Syd. Inom planeringsstudien studerades lokalisering av spårvägen, kostnader och lönsamhet, tekniska förutsättningar, konsekvenser för miljön, hur människor påverkas, utformning av spårvägen samt möjlig lokalisering av en depå.

Arbetet med planeringsstudien skedde i nära dialog med bland annat Huddinge kommun, Stockholms stad, Trafikverket och med flera större fastighetsägare utmed de studerade sträckningarna. År 2014 genomfördes samråd med länsstyrelsen kring betydande miljöpåverkan. Den 24 oktober 2014 beslutade länsstyrelsen att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Ett stort antal samrådsaktiviteter riktade mot allmänheten genomfördes under planeringsstudien. Samråd med allmänheten i olika former, alltifrån traditionella samrådsmöten till digitala enkäter, vykortsdialog och Open space-workshop. En särskild satsning för att nå barn och ungdomar genomfördes genom att besöka grundskolor och gymnasieskolor i området kring Spårvägs

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbans Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Syds tänkta sträckning och prata med eleverna om planerna. Under planeringsstudien fanns en öppen mailbox som vem som helst har kunnat maila till och få svar på frågor och synpunkter som rörde projektet.

Mellan 16 oktober och 15 november år 2015 hölls samråd för planeringsstudien, med primärt fokus på lokaliseringsalternativ för spårväg och depå. Materialet publicerades på SLL:s hemsida och en sammanfattande broschyr skickades ut till närboende, potentiella sakägare och remissinstanser. Under samrådstiden hölls öppet hus vid två tillfällen: en eftermiddag/kväll i Södertörns högskola i Flemingsberg och en eftermiddag/kväll på medborgarkontoret i Skärholmen.

Samrådsredogörelsen från planeringsstudien daterad 2016-02-25 och inkomna synpunkter i sin helhet finns diarieförda på trafikförvaltningen under diarienummer SL 2013-5412.

Planeringsstudien godkändes i trafikinämnden 2016-04-19.

3 Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen finns information om hur projektet kommer att planläggas, när det kommer vara möjligt att påverka samt vilka beslut som kommer att fattas. Planläggningsbeskrivningen används som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta. Planläggningsbeskrivningen finns tillgänglig på projektets hemsida.

Planläggningsbeskrivningen för Spårväg Syd har uppdaterats vid följande tillfällen: 2021-12-06.

4 Återkommande samråd

4.1 Länsstyrelsen i Stockholms län

Trafikförvaltningen har under perioden maj 2021 till mars 2022 haft fyra möten med länsstyrelsen. På ett av mötena var Huddinge kommun med och presenterade utbyggnadsplaner kopplat till kommunens bostadsåtagande enligt Sverigeförhandlingen, ramavtal 6. På övriga möten har trafikförvaltningen bland annat informerat om projektläget och haft en dialog om upplägg på samrådsunderlag, samrådsförfarande och konfliktpunkter.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
<i>Portfölj Lokalbans Järnväg</i>	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

4.2 Staten och Trafikverket

Staten utgör avtalsparterna inom ramen för Sverigeförhandlingen, ramavtal 6 Storstad Stockholm. I arbetet med lokaliseringen är det avgörande för resultatet att dialog mellan parterna fortlöper.

Trafikförvaltningen har haft återkommande vecko- och månadsvisa möten med Staten och Trafikverket genom bland annat arbetsmöten, samordningsmöten och samverkansmöten. Återkommande diskussionspunkter har varit förutsättningar, teknisk genomförbarhet, hållbarhetsaspekter och konfliktpunkter inom utredningsområdet samt projektets framdrift.

4.3 Huddinge kommun

Huddinge kommun utgör en avtalsparterna inom ramen för Sverigeförhandlingen, ramavtal 6 Storstad Stockholm. I arbetet med lokaliseringen är det avgörande för resultatet att dialog mellan parterna fortlöper.

Trafikförvaltningen har haft återkommande vecko- och månadsvisa möten med Huddinge kommun genom bland annat arbetsmöten, samordningsmöten och samverkansmöten. Återkommande diskussionspunkter har varit förutsättningar, teknisk genomförbarhet, hållbarhetsaspekter och konfliktpunkter inom utredningsområdet samt projektets framdrift.

4.4 Stockholms stad

Stockholms stad utgör en av avtalsparterna inom ramen för Sverigeförhandlingen, ramavtal 6 Storstad Stockholm. I arbetet med lokaliseringen är det avgörande för resultatet att dialog mellan parterna fortlöper.

Trafikförvaltningen har haft återkommande vecko- och månadsvisa möten med Stockholms stad genom bland annat arbetsmöten, samordningsmöten och samverkansmöten. Återkommande diskussionspunkter har varit förutsättningar, teknisk genomförbarhet, hållbarhetsaspekter och konfliktpunkter inom utredningsområdet samt projektets framdrift.

4.5 Botkyrka kommun

Trafikförvaltningen har under perioden mars 2021 till mars 2022 haft fem möten med Botkyrka kommun. På mötena har trafikförvaltningen bland annat informerat om projektläget och samrådet om betydande miljöpåverkan. Diskussioner har förts kring eventuella samordningsbehov som Botkyrka

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbans Järnväg

PM
2022-05-18
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0642
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

kommun och trafikförvaltningen kan tänkas ha beroende på vilken korridor som väljs efter lokaliseringsutredningen.

5 Övriga samrådsmöten

Samrådsmöten har hållits mellan maj 2021 och 15 mars 2022 med:

- Svenska kraftnät
- Ellevio
- Stockholm Vatten och Avlopp
- Niam AB
- Sagax AB
- Fastighetsägarföreningen i Kungens kurva
- Skönhetsrådet
- Delicato AB
- Samfällighetsföreningen Skopan
- Södertörns fjärrvärme

Mötenas huvudsakliga syfte har varit att informera om uppstarten av Spårväg Syd och nuvarande projektläge.

6 Samråd om betydande miljöpåverkan

6.1 Behov av samråd

I oktober år 2014 beslutade Länsstyrelsen Stockholm att projekt Spårväg Syd kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen uppmanade trafikförvaltningen under våren 2021 att begära nytt beslut om betydande miljöpåverkan, då ny lagstiftning har tillkommit och förutsättningarna har ändrats inom utredningsområdet. Med anledning av detta har ett samrådsunderlag för betydande miljöpåverkan tagits fram och samrått, inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Samrådet syftade till att redogöra för projektet och de tänkbara miljöeffekter som kan uppstå till följd av spårvägen och byggandet av den. Samrådsunderlaget och föreliggande samrådsredogörelse utgör underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

6.2 Samrådsrets

Samrådsretsen har en bred inriktning mot såväl myndigheter och kommuner som allmänhet, enskilda som kan antas bli särskilt berörda och organisationer.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbans Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

6.3 Genomförande av samråd

Samråd om betydande miljöpåverkan hölls under perioden 15 december år 2021 och 17 januari år 2022.

Information om samrådet annonserades i lokalmedia kombinerat med utskick via mejl till myndigheter och kommuner. Ett utskick med information om samrådet skickades till boende och verksamheter inom utredningsområdet och delar av angränsande närområde. Samrådsunderlaget hölls under samrådsperioden tillgängligt hos trafikförvaltningen, i Tekniska nämndhuset i Stockholm, i kommunhuset i Huddinge samt i Tullinge biblioteket i Botkyrka.

6.4 Inkomna synpunkter och trafikförvaltningens kommentarer

Inkomna synpunkter finns i sin helhet diarieförda under diarienummer TN 2020-0642.

Nedan sammanfattas yttranden och synpunkter som inkommit. Vid behov förekommer kommentarer från trafikförvaltningen, vilka belyser överväganden som gjorts och hur synpunkterna kommer att hanteras i den fortsatta processen. Från allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda refereras och grupperas synpunkter i olika huvudrubriker utifrån dess huvudsakliga sak-innehåll. Många av de lämnade synpunkterna fokuserar kring något eller kombination av flera ämnen som kan hänföras till dessa huvudrubriker. Synpunkterna som hänförs till huvudrubriker refereras och kommenteras utifrån ett sammanfattande perspektiv. Skrivelser från myndigheter, kommuner och intressenter refereras och kommenteras separat.

6.4.1 Allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda

Under samrådsperioden inkom från allmänhet och enskilda totalt 28 yttranden.

6.4.1.1 Övergripande positiva eller negativa synpunkter

Ett antal synpunkter är generellt positiva till projektet och välkomnar satsningar på kollektivtrafik som binder ihop söderförorter. Det lyfts även förhoppningar om att spårvägen kan förverkligas och trafikeras så snart som möjligt.

Det förekommer ett antal negativa synpunkter kring projektet. Nyttan av en spårväg ifrågasätts i relation till befintlig kollektivtrafik i form av buss och pendeltåg samt påverkan på närboende och kostnader. Det efterfrågas trafikanalyser som visar på nyttan.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbansor Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar

Nästa fas i planlägningsprocessen är framtagande av olika tänkbara lokaliseringar. En del av lokaliseringsutredningens uppdrag är förutom att utreda olika genomförbara varianter av Spårväg Syd. Inom detta ingår att utreda påverkan på omgivning samt kostnadsberäkningar. Inom ramarna för lokaliseringsutredningen genomförs trafikanalyser.

Ytterligare en del som arbetet med lokaliseringsutredningen ska ge svar på är om Spårväg Syd kan bedömas ha stor sammanhållande och sammankopplande effekt, både fysiskt och socialt. Exempel på stärkt social sammanhållning är om spårvägen bedöms ge effekter i form av strukturerande egenskaper (det vill säga att Spårväg Syd bidrar till att samla arbetsplatser, kollektivtrafik och bostäder), status i form av en mer attraktiv kollektivtrafik, nya resmöjligheter samt befolknings- och resenärsunderlag för nya arbetsplatser, exploateringar och målpunkter. Detta görs bland annat genom en socialkonsekvensbeskrivning (SKB).

6.4.1.2 Naturmiljö, rekreation och friluftsliv

Bland synpunkter förekommer en oro för påverkan i naturmiljöer, både i områden som är skyddade genom naturreservat och oexploaterade naturområden. Det framkommer att flertalet naturområden är välanvända rekreationsområden som önskas nyttjas även i framtiden.

Trafikförvaltningens kommentar

Att beakta natur- och rekreativvärden är viktiga delar i det fortsatta arbetet med planering och genomförande av Spårväg Syd. Trafikförvaltningen välkomnar informationen om välanvända rekreationsområden.

6.4.1.3 Buller, vibrationer och stomljud

Några inkomna synpunkter berör buller, vibrationer och stomljud från spårvägen. Det framförs oro att spårvägen kommer innebära ökade bullernivåer och vibrationer, både under byggtid och när spårvägen är i drift. Det framförs även en oro kring gnissel och spårskrik när spårvägen går genom kurvor.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen tillämpar riktlinjer avseende buller och vibrationer. Riktvärden ska innehållas vid byggnation och i driftskedet vad gäller buller från Spårväg Syd. I arbetet med lokaliseringsutredningen genomförs utredningar om buller och vibrationer. I kommande skeden kommer spårvägens utformning

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbans Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

utredas vari det ingår att sträva efter god spårgeometri, som i sin tur minskar gnissel och spårskrik. Bullerreducerande åtgärder kommer också att utredas.

6.4.1.4 Alternativa spårsträckningar vid Kästa och Glömstadalen

I flera yttranden lyfts och ifrågasätts varför det i planeringsstudien förespråkade alternativet längs med Katrinebergsvägen och Glömstavägen inte längre är aktuellt. Det anses vara bättre för befintliga bostadsområden i Kästa och för påverkan på oexploaterade naturmiljöer i Flottsbro och Loviseberg.

Trafikförvaltningens kommentar

De idéer som lyfts kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Planeringsstudiens korridor inryms i utredningsområdet för betydande miljöpåverkan. Denna korridor, längs med Katrinebergsvägen och Glömstavägen, har kraftigt försvårats av trafikplats Kästa, som ingår i Tvärförbindelse Södertörns vägplan, som upprättats av Trafikverket.

6.4.1.5 Alternativa spårsträckningar vid Fruängen

I ett yttrande föreslås Fruängsgatan undvikas och att spårvägen istället enbart trafikerar Vantörsvägen och Mickelsbergsvägen.

Det framkommer även ett förslag att spårvägen för att undvika Mickelsbergsvägen i stället går mellan E4/E20 och Elsa Brändströms gata. Spårvägen föreslås då ansluta till tunnelbanan på norra sidan av stationen. Vidare fortsätter spårvägen längs Elsa Brändströms gata till Fruängsgatan eller fortsätter längs E4/E20 mot spårlinjen enligt ramavtal 6.

Trafikförvaltningens kommentar

De idéer som lyfts ryms alla inom utredningsområdet för betydande miljöpåverkan kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

6.4.1.6 Alternativa spårsträckningar vid Älvsjö

En sträckning längs Älvsjövägen lyfts i yttranden både som positivt och negativt. De negativa synpunkterna berör framförallt påverkan på biltrafik, trafiksäkerhet samt trädalléer längs Älvsjövägen.

Vid Älvsjö, vid sidan av generellt positiva synpunkter om spårväg längs Älvsjövägen, framkommer även idéer om en vidareutbyggnad av trafiksystemet. Bland annat föreslås utbyggnad ske mot Gullmarsplan och via Örbyleden till tunnelbanan i Bandhagen, Hökarängen och Skarpnäck. Anslutningar mot övrig kollektivtrafik i Älvsjö föreslås ske på östra sidan av järnvägen, för att göra vägen mellan järnväg och spårväg så kort som möjligt.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbans Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar de långsiktiga idéerna för kollektivtrafikens utveckling i söderort och konstaterar att de inte ingår i projekt Spårväg Syd.

Idéer som lyfts angående bytespunkt i Älvsjö hanteras i det fortsatta arbetet med Spårväg Syd.

Vad gäller eventuell påverkan på Älvsjövägen är det framförallt frågor för kommande skeden när spårvägens utformning och placering utreds.

6.4.1.7 Generella förbättringsförslag

Flera synpunkter innehåller förslag på utformningen av spårvägen. Bland annat lyfts att spårvägen bör utformas stadsmässigt, likt Tvärbanan genom Hammarby sjöstad eller gamla spårvagnslinjer i innerstaden. Det förespråkas även att spårvägen byggs under mark eller på redan befintliga hårdgjorda ytor. Råd ges kring utformning, exempelvis i Fruängen.

Trafikförvaltningens kommentar

De idéer som lyfts kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. I den mån det är tekniskt genomförbart kommer spårvägen placeras inom redan exploaterade ytor. En väsentlig del av Spårväg Syd planeras, av naturliga skäl, att lokaliseras i befintliga gatumiljöer för att komma nära resenärer. Omfattningen av gatuförslag spårväg återstår dock att utreda i kommande skeden.

6.4.1.8 Fastighetsfrågor, markintrång och tillgänglighet till mark

Från en markägare ges förslag på att spårvägen bör dras upp på Masmoberget, för att erbjuda kommunikationsmöjligheter till ett nytt önskat bostadsområde.

Oro kring påverkan på en energibrunn från en fastighetsägare lyfts.

Trafikförvaltningens kommentar

De idéer som lyfts kommer att beaktas i det fortsatta arbetet även om trafikförvaltningen vill förmedla att en spårsträckning i ytläge genom Gömmarens naturreservat framstår som orimlig i relation till ingreppen som krävs.

Eventuell påverkan på energibrunnar är en viktig fråga som kommer klargöras i kommande arbete.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbans Järnväg

PM
2022-05-18
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0642
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

6.4.2 Berörda myndigheter

6.4.2.1 Folkhälsomyndigheten

Folkhälsomyndigheten meddelar att myndigheten inte utgör en instans för remisser gällande regionala och lokala planfrågor. Remissen lämnas därmed utan åtgärd.

Trafikförvaltningens kommentar
Trafikförvaltningen noterar detta.

6.4.2.2 Fortifikationsverket

Fortifikationsverket meddelar att de står bakom Försvarsmaktens svar utan några tillägg.

Trafikförvaltningens kommentar
Trafikförvaltningen noterar detta.

6.4.2.3 Försvarsmakten

Försvarsmakten anser att samråd bör ske med myndigheten i samband med den fortsatta lokaliseringsutredningen med anledning av att utredningsområdet berör ett påverkansområde för övrigt riksintresse för totalförsvarets militära del. Området syftar till att säkerställa att åtgärder ej vidtas som skulle skada riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap. 9 § miljöbalken.

Trafikförvaltningens kommentar
Trafikförvaltningen noterar detta och kommer att ha fortsatt samråd med Försvarsmakten i det fortsatta arbetet.

6.4.2.4 Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att lämna synpunkter på samrådsunderlaget. Det betyder dock inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Trafikförvaltningens kommentar
Trafikförvaltningen noterar detta.

6.4.2.5 Jordbruksverket

Jordbruksverket meddelar att myndigheten inte lämnar några synpunkter i ärendet.

Trafikförvaltningens kommentar
Trafikförvaltningen noterar detta.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbans Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

6.4.2.6 Lantmäteriet

Lantmäteriet meddelar att de enligt 2 kap. 2 § i lagen om byggande av järnväg inte har en uttalad roll i samrådsförfarandet avseende framtagandet av en järnvägsplan och har därmed inte några synpunkter att lämna.

Trafikförvaltningens kommentar
Trafikförvaltningen noterar detta.

6.4.2.7 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikförvaltningens kommentar
Trafikförvaltningen noterar detta.

6.4.2.8 Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen påpekar att det är viktigt att vid planering och i det kommande arbetet beakta naturvärden för att eliminera negativ påverkan.

Trafikförvaltningens kommentar
Att beakta naturvärden är en viktig del i det fortsatta arbetet med planering och genomförande av Spårväg Syd

6.4.2.9 SMHI - Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Yttrandet är avgränsat till hydrologi (enbart ytvatten) och meteorologi (inklusive luftmiljö och buller). SMHI ställer sig positiv till att spårvägen byggs.

SMHI skriver att passager över vattendrag bör utformas så att naturliga hydrologiska förhållanden inte påverkas samt tillrinning och avvattning av våtmarksområden inte störs. Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Vidare bör hänsyn tas till extrem nederbörd och översvämningar i framtida klimat, specifikt gällande konsekvenser för tunnlar.

Trafikförvaltningens kommentar
Att beakta hydrologiska förhållanden och framtida klimat är en av många viktiga delar i det fortsatta arbetet med planering och genomförande av Spårväg Syd.

6.4.2.10 Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk (SFV) har inga fastigheter inom planområdet och avstår därför från att yttra sig.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbans Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar
Trafikförvaltningen noterar detta.

6.4.2.11 Statens geotekniska institut

Statens geotekniska institut (SGI) har studerat underlag från lokalisering-utredningen och tillhörande MKB från oktober 2015. Synpunkterna utgår från miljögeotekniska frågor, geoteknisk omgivningspåverkan och geotekniska stabilitetsfrågor (ras och skred). Eftersom det inte framgår om det föreligger några geotekniska risker kopplade till ras och skred eller grundvatten-sänkningar, föreslår SGI att kommande underlag tydliggör om åtgärder kommer behövas eller inte.

Trafikförvaltningens kommentar
Trafikförvaltningen noterar detta.

6.4.2.12 Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålskyddsmyndigheten anser att magnetfältsnivåerna bör redovisas för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt där magnetfältsnivån förväntas bli förhöjd.

Folkhälsomyndigheten är tillsynsvägledande när det gäller miljöbalken eftersom det i det här fallet avser miljöfarlig verksamhet som inte omfattas av tillståndsplikt enligt strålskyddslagen. Strålskyddsmyndigheten anser därför att Folkhälsomyndigheten ska ges möjlighet att yttra sig i ärendet.

Trafikförvaltningens kommentar
Trafikförvaltningen noterar Strålsäkerhetsmyndighetens medskick inför kommande skeden. Folkhälsomyndigheten har givits möjlighet att yttra sig i ärendet.

6.4.2.13 Svenska kraftnät

Svenska kraftnät informerar att de inom området har två 220 kV-ledningar med ledningsrätt för kraftledningarna som är av betydelse för rikets elförsörjning.

Svenska kraftnät kommer att förändra transmissionsnätet i det aktuella området under en längre period vilket innebär att det är viktigt med dialog i den fortsatta planeringen av spårvägen. I den fortsatta dialogen är det viktigt att planering och projektering sker i samverkan. Vidare anges i yttrandet krav vid korsning eller parallellgång med ledningarna.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbanaor Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar detta och kommer att ha fortsatt dialog med Svenska kraftnät i det fortsatta arbetet.

6.4.2.14 Sveriges geologiska undersökning

Sveriges geologiska undersökning (SGU) hänvisar till SGUs allmänna riktlinjer avseende infrastrukturemissor. Bland annat påpekar SGU att vid val av anläggningsmetod har typ av jordart, jorddjup och bergart samt grundvattennivå betydelse ur en hållbar miljö- och kostnadssynpunkt. Vidare anser SGU att krossat berg eller morän ska användas i stället för naturgrus.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar detta.

6.4.2.15 Tillväxtverket

Tillväxtverket meddelar att de är en riksintressemyndighet för riksintresse industriell produktion. I berörda kommuner saknas riksintresseanspråk för industriell produktion. Tillväxtverket har därmed inga synpunkter i ärendet.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar detta.

6.4.2.16 Trafikverket

Trafikverket lämnar synpunkter i egenskap av sakägare, som ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen och som ansvarig myndighet för riksintresse för kommunikationer.

Trafikverket föreslår förtydligande och utveckling av miljöaspekterna barriäreffekter och framtida klimat/klimatförändringar (ras och skred, översvämning). Dessa föreslås behandlas som enskilda betydande miljöaspekter.

Trafikverket anser att trafiksäkerhet och anpassning av stationsmiljöer och god arkitektur och utformning är viktiga frågor att lyfta i kommande samrådshandling. Projektets påverkan på riksintressen för kommunikationer och på den statliga infrastrukturen är av vikt. Det krävs en stor grad av samverkan i kommande arbete.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen instämmer i Trafikverkets inspel om miljöaspekter att utreda i kommande skeden. Att beakta riksintressen för kommunikationer och

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbansor Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

den statliga infrastrukturen är en viktig del i det fortsatta arbetet med planering och genomförande av Spårväg Syd.

Trafikförvaltningen ser fram emot en fortsatt samverkan med Trafikverket.

6.4.3 Berörd länsstyrelse

6.4.3.1 Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen i Stockholm avstår från att lämna yttrande i detta skede.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar detta.

6.4.4 Berörda kommuner och kommunala bolag

6.4.4.1 Botkyrka kommun

Botkyrka kommun är positiv till projekt Spårväg Syd och bedömer att projektet inte kommer att ha någon större miljöpåverkan inom Botkyrka kommun.

Kommunen lyfter vikten av fördjupad utredning av spårvägens fortsättning efter planerad slutstation Flemingsberg. Kommunen ser stora behov av kapacitetsstark kollektivtrafik i riktning mot Tullinge och mot Riksten och efterfrågar att en utredning av denna sträcka påbörjas. Botkyrka kommun planerar och genomför utveckling av Riksten Friluftsstad söder om Tullinge, med totalt 3 000 nya bostäder fram till år 2030. Kommunen ser en möjlighet för en fortsättning av Spårväg Syd från Flemingsberg sydväst via Riksten och vidare mot Tumba.

Kommunen poängterar vikten av en god fortsatt kommunikation, särskilt mot boende och verksamma i Tullinge.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Botkyrkas långsiktiga planer och önskemål om kollektivtrafikförsörjning. Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samverkan med Botkyrka. Kommunikation med allmänhet och berörda är en central del i det fortsatta arbetet.

6.4.4.2 Huddinge kommun

Huddinge kommun anser att samrådsunderlaget fångar upp de miljöaspekter som i nuvarande skede av planeringsprocessen bedöms som relevanta, likaså geografisk och tidsmässig avgränsning.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbans Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Huddinge förutsätter att det tas fram en ny separat social konsekvensanalys (SKA) eller social konsekvensbeskrivning (SKB) som även omfattar barnkonsekvensanalys (BKA) med kontinuerlig uppföljning av projektets framtagna mål avseende social hållbarhet.

Huddinge kommun kommer aktivt medverka i korridorvalet och vill särskilt trycka på vikten av att spårvägens lokalisering möjliggör förtätning och omvandling av befintligt bebyggda områden. Huddinge kommun anser också att det är viktigt att exploatering av naturmark som inte är utpekad som utvecklingsområde undviks så långt det är möjligt.

Samverkan mellan parterna i projektet är mycket viktig för att projektet ska kunna nå de gemensamt uppsatta målen. Huddinge kommun välkomnar att planlägningsbeskrivningen görs tillgänglig och att den uppdateras i takt med att tidplan och processer klarläggs. Huddinge kommun förutsätter att vägledning från kommunens experter och ansvariga kring specifika miljöfrågor beaktas i det fortsatta arbetet.

I den fortsatta planeringsprocessen lyfter Huddinge kommun fram vikten av samspelet mellan bebyggelseplanering och spårvägen, och att det är angeläget att projektet integreras väl i nuvarande och planerad bebyggelse.

Slutligen lyfter Huddinge kommun att det vore idealt att en vägplan för nedsänkning av väg 226 kan samordnas med järnvägsplanen för spårvägen. Huddinge kommun förväntar sig att regionen verkar för att objekt väg 226, Flemingsberg (nedsänkning av väg) lyfts in i Länsplan 2022 - 2033. Ifall detta inte är möjligt finns risker för att genomförandet av Spårväg Syd försvåras, försenas och fördyras.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Huddinges synpunkter och medskick vad gäller miljöaspekter att utreda och beakta. En nära samverkan med kommunen är nödvändig i det fortsatta arbetet med Spårväg Syd eftersom Huddinge dels är part i ramavtal 6 och dels påverkas av, och påverkar, spårvägsplaneringen i aktuellt och kommande skeden. Spårvägen är beroende av kommunens exploateringsplaner på flera platser både vad gäller resenärsunderlag och hur anläggningen kan lokaliseras och utformas. Detsamma gäller för relation och samspel mellan trafikslagen i berörda trafikmiljöer.

Trafikförvaltningen noterar Huddinges inställning till väg 226 samt förväntningar utifrån detta.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbansor Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Som ett av underlagen till lokaliseringsutredningen kommer en SKB tas fram, som sedan vidareutvecklas i kommande skeden. När olika alternativ studeras och utvärderas är social hållbarhet en väsentlig parameter för trafikförvaltningen.

6.4.4.3 Stockholms stad - Fastighetskontoret

Fastighetskontoret förvaltar flertalet av de byggnader och anläggningar som Stockholms stad äger. Ett antal av fastighetskontorets byggnader och fastigheter berörs av föreslagen sträckning för Spårväg Syd, exempelvis kulturmiljöer i Älvsjö samt Brännkyrka brandstation. Vidare förvaltar Fastighetskontoret naturområden i Masmö, vilka innehåller nyckelbiotoper.

Fastighetskontoret påpekar att hänsyn måste tas till de värden och verksamheter som förekommer respektive bedrivs inom de fastigheter som fastighetskontoret förvaltar. De olika fastigheterna bedöms beröra följande miljöaspekter; risk, hälsa och säkerhet, kulturmiljö och naturmiljö.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar informationen från Fastighetskontoret och beaktar de byggnader och fastigheter som omnämns i det fortsatta arbetet.

6.4.4.4 Stockholms stad - Kommunstyrelsen

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, kulturförvaltningen, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning och Skärholmens stadsdelsförvaltning är positiva till att en utbyggnad av Spårväg Syd sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Stockholms stad skriver att Spårväg Syd kommer att möjliggöra bättre kommunikationer inom det aktuella området och komplettera såväl tunnelbana som busstrafik när staden växer, vilket skapar nya möjligheter till stadsutveckling. Det kommer ha en positiv inverkan på Söderort att kopplas samman med fler delar av länet.

Stockholms stad lyfter att Spårväg Syd måste utformas till en välfungerande spårväg med god framkomlighet, det är viktigt att stadsutveckling och lokalisering samordnas för att åstadkomma hållbara stadsmiljöer. Stockholms stad anser att spårvägens dragning och utformning ska möjliggöra fortsatt stadsutveckling och tillföra kvalitéer. Stockholms stad vill dock understryka att det samtidigt är viktigt att även de andra trafikslagen får en god standard och framkomlighet. Dessa parametrar måste beaktas vid en avvägning av framtida markanvändning.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbans Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Stockholms stad anser att det är viktigt att social hållbarhet genomsyrar arbetet med Spårväg Syd. Det är angeläget att hållplatserna placeras så att de försörjer nya, täta stadsmiljöer, möjliggör förtätning av befintliga områden, tillgängliggör viktiga målpunkter samt minskar isoleringen av socialt utsatta områden. Ett exempel är bytespunkten i centrala Skärholmen som bör utformas så att byten mellan olika trafikslag blir enkla och effektiva, men också med bibehållen och förstärkt stadskvalité.

Stockholms stad delar regionens bedömning om att genomförandet av projekt Spårväg Syd kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Stockholms stad delar också regionens uppfattning i frågan om avgränsning av miljöaspekter och att dessa bör bedömas och beskrivas i den fortsatta planeringsprocessen samt i arbetet med den specifika miljöbedömningen. Vidare anger Stockholms stad upplysningar och uppmaningar kring betydande miljöaspekter.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Stockholms synpunkter och medskick vad gäller miljöaspekter att utreda och beakta. En nära samverkan med Stockholms stad är nödvändig i det fortsatta arbetet med Spårväg Syd eftersom Stockholms stad dels är part i ramavtal 6 och dels påverkas av, och påverkar, spårvägsplaneringen i aktuellt och kommande skeden. Spårvägen är beroende av Stockholms stads exploateringsplaner på flera platser både vad gäller resenärsunderlag och hur anläggningen kan lokaliseras och utformas. Detsamma gäller för relation och samspel mellan trafikslagen i berörda trafikmiljöer.

Som ett av underlagen till lokaliseringsutredningen kommer en SKB tas fram, som sedan vidareutvecklas i kommande skeden. När olika alternativ studeras och utvärderas är social hållbarhet en väsentlig parameter för trafikförvaltningen. En central aspekt inom dessa analyser är hur Spårväg Syd kan interagera med berörda bytespunkter.

6.4.4.5 Stockholms stad – Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet välkomnar den planerade utökningen av kollektivtrafiken som med den föreslagna sträckningen kommer binda samman två linjer av tunnelbana och pendeltåg. Den planerade spårvägen kommer att bli ett högst påtagligt stadsbyggnadselement och det är därför viktigt att skapa nya värden i stadsmiljön.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbansor Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Skönhetsrådet skriver att allt som skapar barriärer, som skärmar och staket, bör undvikas så att spårvägen uppfattas som ett tillskott i stadsmiljön. I det fortsatta arbetet bör också kraft läggas på att hitta hållplatslägen som bidrar till att skapa platser och naturliga mötespunkter.

Skönhetsrådet lyfter att en viktig fråga är nyttjandet av redan befintliga trafik- ytor kontra ianspråktagande av intilliggande mark. I första hand anser rådet att befintliga trafikytor i möjligast mån bör nyttjas, det vill säga att övriga trafikslag på vissa delsträckor får mindre utrymme. Detta för att freda naturmark eller trädalléer längs spårvägens sträckning. Särskild hänsyn bör också tas när spår- vägsdragningen berör kulturhistoriskt värdefulla miljöer eller befintliga karaktärsfulla gaturum.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Skönhetsrådets synpunkter och medskick vad gäller miljöaspekter att utreda och beakta. Gestaltning och samspel med omkringliggande stadsdelar är viktiga aspekter att utreda i kommande skeden. Detsamma gäller barriärverkan och hur denna kan hanteras.

En väsentlig del av Spårväg Syd planeras, av naturliga skäl, att lokaliseras i befintliga gatumiljöer för att komma nära resenärer. Omfattningen av gatuförlagd spårväg återstår dock att utreda i kommande skeden.

6.4.5 Berörda organisationer och föreningar

6.4.5.1 Brännkyrka hembygdsförening

Brännkyrka hembygdsförening är verksamma i Brännkyrka och Vantör.

Hembygdsföreningen anser att det saknas en behovsanalys eller trafikanalys som motiverar den sträckning som föreslås, det bör framgå bättre i kommande handlingar. Analysen måste beröra behovet av en tvärförbindelse via spår- bunden trafik över Södertörn.

Hembygdsföreningen anser även att en sträckning parallellt med Älvsjövägen bör studeras. Ett alternativ som går från Älvsjö station via Folkparksvägen genom Solberga och utmed E4 fram till Fruängen och vidare föreslås. Alternativet motiveras med att denna sträckning går genom ett tätare befolkat område.

Vidare anser hembygdsföreningen att en markförlagd spårväg längs Älvsjövägen kommer leda till att bebyggelsen runt spårvägen byts ut från villastad till stor- stadsbebyggelse, något som enligt hembygdsföreningen inte är önskvärt. Det poängteras att bevarandet av Älvsjö villastad, Långsjön och Älvsjöskogen är

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbansor Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

viktigt. Påverkan på dessa områden måste minimeras och allra helst undvikas. Det är viktigt att spårvägen anpassas till Älvsjö villastad och de befintliga kulturhistoriska värdena och området karaktär.

Slutligen påpekar hembygdsföreningen att det saknas ett funktionshinderperspektiv i samrådsunderlaget, det bör finnas med i kommande handlingar.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar hembygdsföreningens synpunkter. Behovet av Spårväg Syd är utrett i flera omgångar och nyttor i form av nya resmöjligheter och strukturerande effekter för samhället är tydliga. Analyserna kommer fortsätta i kommande skeden.

Trafikförvaltningen kommer i kommande skeden utreda hur Spårväg Syd kan samspela med befintliga kulturmiljöer bland annat i miljökonsekvensbeskrivning och i arbete med gestaltning. Trafikförvaltningen vill påpeka att projekt Spårväg Syd inte har rådighet över bebyggelseplanering.

Förslaget om Folkparksvägen noteras och omhändertas i fortsatt planering.

6.4.5.2 Friluftsförändring Huddinge

Friluftsförändring Huddinge är positiva till samrådsförslaget. Organisationen vill framhålla behovet av att förena samhällsutveckling och de värden de står för genom att bevara natur och tillgången av områden och miljöer för att kunna utöva olika typer av friluftsliv.

Positiva effekter bedöms av Friluftsförändring vara större möjligheter att förflytta sig med kollektivtrafik till olika friluftsområden såsom Gömmarskogen och Flottsbroområdet, från olika delar av Huddinge och från pendeltåg. Det finns även ett minskat behov av att använda egen bil.

Negativa effekter bedöms av Friluftsförändring vara bullerstörningar för närbelägna bostäder och möjliga bullerstörningar i Gömmarskogen.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Friluftsförändringens synpunkter. Att hantera bullerstörningar från spårvägen är en viktig aspekt att utreda i kommande skeden.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbansor Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

6.4.5.3 Hyresgästföreningen Vårby-Haga

Hyresgästföreningen i Vårby-Haga påpekar vikten av att undvika buller från spårvägen. Det föreslås att spårvägen anläggs med omgivande gröngjord yta, likt utformningen av spårvägen i Lund.

Hyresgästföreningen anser att spårvägen bör läggas längs med nuvarande Glömstavägen, eftersom det inte skulle ge stora ingrepp i Gömmarens naturreservat.

Vidare tycker hyresgästföreningen att det är bra att det i anslutning till spårvägen byggs nya bostäder och att en spårvangsdepå placeras vid stenkrossen vid före detta Lindvretens trafikplats.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna. Åtgärder för att reducera bullerpåverkan och kommer utredas i kommande skeden. Spårvägens lokalisering och utformning utreds i kommande skeden, exempelvis utifrån hänsyn mot naturreservat.

6.4.5.4 Naturskyddsföreningen Huddinge

Naturskyddsföreningen Huddinge är generellt positiva till satsningar på kollektivtrafik och i synnerhet spårbunden sådan, dock ställer de sig skarpt kritiska till att anspråk görs i Gömmarens naturreservat. Naturskyddsföreningen anser att områden med naturvärdesklass 1 inte ska exploateras samt att områden med naturvärdesklass 2 och 3 bör undvikas. Det är viktigt att projektet månar om biologisk mångfald och att befintlig natur, framför allt träd och barrskog, bevaras i största möjliga mån. Vidare poängteras att buller och vibrationer även påverkar djur- och växtarter och bör tas med i beaktande. Slutligen uppmantras användning av fossilfritt stål och liknande material för att minska klimatpåverkan.

Trafikförvaltningens kommentar

I det fortsatta arbetet med lokalisering av spårvägen görs bland annat avvägningar utifrån att intrång i naturmark och klimatpåverkan ska minimeras. Avvägningar sker bland annat utifrån vad som är tekniskt genomförbart. I fortsatt arbete kommer behov av bullerskyddsåtgärder vid passage av naturområden, bland annat Gömmarens naturreservat, att utredas.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbana Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

6.4.5.5 *Naturskyddsföreningen Stockholm och Naturskyddsföreningen Stockholms län*

Föreningarna lyfter i yttrandet spårsträckningar från tidigare genomförd planeringsstudie år 2015.

Föreningarna förespråkar i yttrandet en spårdragning i befintlig körbana för att minimera intrång i vegetation.

Vid Glömstadalen förespråkas och bedöms en dragning av spårvägen längs med Katrinebergsvägen och sedan Glömstavägen generera minst miljöpåverkan. En spårdragning i Lovisebergsskogen avstryks bestämt då det bedöms innebära en oerhört stor negativ påverkan på naturmiljö och arters spridning samt friluftsliv och historiskt landskap.

Föreningarna anser att den spårdragning som genererar minst total miljöpåverkan vid Masmö är dragningen via Solhagavägen. En tunnel genom Masmoberget skulle generera mycket stora miljökonsekvenser både direkt och indirekt då stora ytor tas i anspråk vid tunnelmynningarna för att få ut berg. Direkt öster om E4/E20 bedöms en spårdragning innebära risk för negativ påverkan på den hydrologiskt känsliga Gömmarbäcken, men risken kan reduceras med en väl vald brotyp.

Föreningarna lyfter att två stora spårvägsbroar över E4/E20 innebär mycket stor materialåtgång av bland annat cement, vilket innebär en klimatpåverkan.

För Älvsjö lyfter föreningarna problematik med placeringen av en ändstation utmed Älvsjövägen, då den bedöms innebära intrång i värdefulla trädmiljöer. Vidare lyfts att vibrationer kan bli ett särskilt problem där det är gammal sjöbotten som vid Älvsjövägen.

Föreningarna lyfter att biotopskyddade alléer längs bland annat Älvsjövägen ska undvikas.

Slutligen lyfts att depålåge Krossen innebär minst negativa miljökonsekvenser, även om det också kan innebära en del intrång i naturmark.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och kan konstatera att flera viktiga miljöaspekter lyfts, vilka behöver hanteras i kommande skeden.

Naturskyddsföreningens medskick kring lokalisering och utformningar på planeringsstudiens förslag tas vidare i kommande skeden, i de delar som då kommer vara relevanta.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbans Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

En korridor längs med Katrinebergsvägen och Glömstavägen inryms i utredningsområdet för betydande miljöpåverkan. Denna korridor, har kraftigt försvårats av trafikplats Kästa, som ingår i Tvärförbindelse Södertörns vägplan, som upprättats av Trafikverket.

6.4.5.6 *Ryttarens samfällighetsförening*

Ryttarens samfällighetsförening består av 11 hushåll och bostäder i Segeltorp. Samfälligheten motsätter sig starkt Spårväg Syd i Segeltorp, på grund av energianvändning, avfallshantering, kemikalier och bullerpåverkan.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Ryttarens synpunkter. De miljöaspekter som lyfts är viktiga att hantera i kommande skeden av planering, vid ett genomförande samt i ett framtida driftskede. Trafikförvaltningen anser inte att någon av de aspekter som Ryttaren lyfter är så pass omfattande och negativa att Spårväg Syd omöjliggörs.

6.4.5.7 *Skopans samfällighetsförening*

Skopans samfällighetsförening består av 48 fastigheter i form av parhus på Fyrfatsvägen i Kästa. Föreningen äger skog som ligger inom korridoren i samrådsunderlaget. I yttrandet framgår att föreningen inte kommer ge upp skogen för Spårväg Syd genom förhandling.

Samfällighetsföreningen lyfter lokaliseringar från tidigare utredningar och saknar spåralternativet vid Glömstavägen-Katrinebergsvägen.

Samfällighetsföreningen belyser en oro kring buller, vibrationer och stomljud kopplat till när en tunnel och spårväg byggs och tas i drift. Samfällighetsföreningen lyfter även oro kopplat till yt- och grundvatten samt spårvägens påverkan på Glömstadalens fornlämningar, kulturvärden och naturmiljövärden kopplat till rekreation och naturupplevelser. Föreningen anser att spårvägen bör samlokaliseras med Tvärförbindelse Södertörn för att minimera påverkan i Glömstadalen.

Föreningen efterfrågar en samordnad bullerutredning för Kästa, där Spårväg Syd, Tvärförbindelse Södertörn och byggandet av det nya bostadsområdet Loviseberg ingår. Vidare saknas en gemensam MKB för de tre projekten.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbans Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Skopans synpunkter och kan konstatera att föreningen lyfter relevanta miljöaspekter som kommer behöva utredas i kommande skeden.

Den tidigare planeringsstudiens korridor inryms i utredningsområdet för betydande miljöpåverkan. Denna korridor, längs med Katrinebergsvägen och Glömstavägen, har kraftigt försvårats av trafikplats Kästa, som ingår i Tvärförbindelse Södertörns vägplan, som upprättats av Trafikverket.

Fortsatt arbete med lokaliseringalternativ för Spårväg Syd kvarstår att utreda i kommande skeden. Detsamma gäller att fortsätta samverka med Trafikverket angående Tvärförbindelse Södertörn. Trafikförvaltningen instämmer i att det finns fördelar med att samförlägga infrastruktur.

Det saknas möjligheter att upprätta en gemensam MKB för de projekten som Skopan föreslår, däremot finns andra möjligheter för att samordna planeringen. Spårväg Syd har att beakta andra närliggande planer i kommande skeden, både inom järnvägsplanearbete och inom miljökonsekvensbeskrivningar.

6.4.5.8 Snättringe Sportklubb

Orienteringsklubben i Huddinge, Snättringe Sportklubb, framför att den planerade dragningen av Spårväg Syd ska väljas så att Gömmarskogens naturreservat och Flottsbroskogen inte påverkas, samt att nya barriärer i form av spårväg eller större trafikleder förläggs så att maximalt med passager mellan naturområden bevaras.

Skogsområdena ligger i anslutning till en klubbstuga vid Källbrinks IP, varifrån klubbträningar för cirka 600 medlemmar utgår från flera gånger i veckan. Området används under hela året.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Snättringe Sportklubbs synpunkter. Lokalisering av spårvägen görs bland annat utifrån att intrång i naturmark och friluftsområden ska minimeras.

6.4.5.9 Stockholms Orienteringsförbund

Stockholms orienteringsförbund anser att den planerade dragningen av Spårväg Syd ska anpassas så att intrånget i Gömmarens naturreservat och Flottsbroområdet minimeras. Flottsbroområdet och Gömmarskogen ingår båda i distriktets viktigaste terrängområden för orienteringssporten. Förbundet

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbans Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

påpekar att trycket på naturmark för exploatering i Stockholmsregionen är extremt hårt, vilket i förlängningen drabbar naturvärdena och även friluftsidrotterna negativt.

För att säkerställa friluftslivets och friluftsidrotternas tillgänglighet till alla de naturområden som berörs av spårvägssträckningen, behöver ett flertal lättillgängliga passager skapas för att minska barriäreffekterna.

Trafikförvaltningens kommentar

I kommande arbete ska den betydande miljöaspekten rekreation och friluftsliv behandla och bedöma den påverkan som Spårväg Syd har på naturområden kopplat till friluftsidrotter såsom orientering. Spårvägens påverkan på skogsområden kommer minimeras i den mån det är tekniskt möjligt.

6.4.5.10 Svenska kyrkan - Stockholms stift

Stockholms stift ser i grunden positivt på projekt Spårväg Syd utifrån flera aspekter. Bland annat kopplat till flera av Svenska kyrkans uppfattning och engagemang rörande hållbar utveckling.

Stiftet efterfrågar i den fortsatta planläggningen en detaljerad konsekvensanalys kring påverkan av församlingars kyrkobyggnader och miljöer, i de fall påverkan uppstår

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Stiftets synpunkter och avser inleda dialog med Stiftets, där så är nödvändigt, i kommande skeden.

6.4.5.11 Svenska Turistföreningen Stockholm lokalavdelning

Svenska Turistföreningen (STF) Stockholm lokalavdelning lämnar synpunkter på sträckan Vårby-Gömmardalen.

I yttrandet lyfts att den gröna kilen Bornsjökilen har många stora och legitima intressen inom natur, rekreation och friluftsliv. Kilens funktion måste säkerställas. Inom Gömmarens naturreservat ska projektet undvika grönytor i markplan, framför allt lyfts att Gömmarbäckens dalgång är speciellt känslig.

Spårvägen förespråkas dras i tunnel under orörda grönområden. Om spårvägen dras i markplan förutsätts den hamna så nära E4 och befintlig bebyggelse som möjligt samt att en ekodukt anläggs för friluftsliv, rekreation, natur och djurliv.

Vidare lyfts att samrådsunderlaget saknar information om väl använda stigar och vandringsleder, bland annat Huddingeleden.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbans Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkter och medskick kring miljöfaktorer att utreda vidare i kommande skeden. Faktisk utformning och lokalisering av Spårväg Syd återstår att utreda i kommande skeden. Påverkan på naturvärden, och andra värden, kan inte uteslutas.

Trafikförvaltningen har att följa relevant lagstiftning och planläggningsprocess och behöver nogsamt utreda och hantera sådan eventuell påverkan i kommande skeden. Gömmarebäcken och Bornsjökilen viktiga aspekter att hantera. Utformning av Spårväg Syd utreds i kommande skeden.

6.4.5.12 Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretag har inga synpunkter utan ser positivt på utbyggnaden av kollektivtrafiken. Ett medskick görs att om vägbanor måste korsas tågrälsen ska det vara möjligt för en lastbil med släp att kunna passera utan problem.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar den vidare till det fortsatta arbetet.

6.4.5.13 Sättra Segeltorp företagsgrupp

Sättra Segeltorp företagsgrupp ser Spårväg Syd som ett bra sätt att binda samman Stockholmsregionen i sydväst. Spårvägen som den nu gestaltas i samrådsunderlaget kommer att stärka näringslivet genom att sammanbinda stora arbetsområden som Flemingsberg, Kungens Kurva och Skärholmen.

Sättra Segeltorp företagsgrupp anser att den föreslagna dragningen mellan Skärholmen och Fruängen kommer ge företagen bättre kommunikation. Men påpekar att det även är viktigt att hållplatser får lägen som betjänar Segeltorp och Smista Allé. Vidare är det viktigt att bron över E4/E20 snabbt kommer ner till gatunivå på Bredängssidan, så att trafiken på Murmästarvägen och Strömsättravägen inte hindras.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar dem vidare till det fortsatta arbetet. Både lägen för hållplatser och utformning av broar och liknande är föremål för utredning i kommande skeden.

6.4.5.14 Vårby-Fittja hembygdsförening

Hembygdsföreningen yttrar sig gällande miljökonsekvenserna i området Vårby-Fittja med närmast angränsande områden.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbansor Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

Hembygdsföreningen accepterar inga som helst ingrepp i Gömmarens naturreservat.

Hembygdsföreningen skriver i yttrandet att Spårväg Syd kommer möjliggöra en ökning av biltrafik genom Glömstadalen då spårvägen bidrar till utbyggnaden av stadsdelen Loviseberg. Hembygdsföreningen föreslår att spårvägen, med syfte att minska biltrafiken, i stället går genom befintlig bebyggelse i Glömstadalen, där förtätning pågår och kollektivtrafiken är mycket eftersatt.

Hembygdsföreningen förespråkar en spårvagnsdepå vid stenkrossen vid före detta Lindvretens trafikplats.

Vid utbyggnaden av Tvärförbindelse Södertörn planeras en ekodukt i höjd med Myrstuguberget, hembygdsföreningen frågar hur spårvägen ska anpassas för att inte blockera ekodukten.

I Segeltorp bör särskild hänsyn visas till natur- och kulturmiljön kring gamla Södertäljevägen. De ålderdomliga ekarna får ej skadas eller fällas. Det lyfts även att särskild hänsyn ska tas till olika rinnande vatten.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar synpunkter och medskick kring miljöfaktorer att utreda vidare i kommande skeden. Faktisk utformning och lokalisering av Spårväg Syd återstår att utreda i kommande skeden. Påverkan på naturvärden, och andra värden, kan inte uteslutas. Trafikförvaltningen har att följa relevant lagstiftning och planläggningsprocess och behöver noggrant utreda och hantera sådan eventuell påverkan i kommande skeden. Ekarna vid gamla Södertäljevägen är en viktig aspekt att beakta i kommande skeden.

Planeringsstudiens korridor inryms i utredningsområdet för betydande miljöpåverkan. Denna korridor, längs med Katrinebergsvägen och Glömstavägen, har kraftigt försvårats av trafikplats Kästa, som ingår i Tvärförbindelse Södertörns vägplan, som upprättats av Trafikverket. Genom Glömstadalen behöver trafikförvaltningen samordna planeringen av spårvägen med Huddinge kommuns planer.

Vad gäller Trafikverkets ekodukt är ambitionen hos Stat, Region och kommun att Spårväg Syd också förläggs under ekodukten, samlat med övrig infrastruktur.

Trafikförvaltningen	PM	Ärende/Dok. id.
Investeringsprojekt	2022-05-18	TN 2020-0642
Portfölj Lokalbans Järnväg	Version 1.0	Infosäk. klass
		K1 (Öppen)

6.4.6 Berörda ledningsägare

6.4.6.1 Ellevio

Ellevio har flera anläggningar som påverkas i stora delar av utredningsområdet. Ellevio önskar därför inbjudan till yttrande för synpunkter och vidare informationsutbyte i fortsatt lokaliseringsutredning samt kommande järnvägsplaner och tillhörande detaljplaner.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen ser Ellevio som en självklar intressent att samverka med i det kommande arbetet och ser fram emot fortsatt dialog.

6.4.6.2 Södertörns Fjärrvärme AB

Södertörns Fjärrvärme AB (SFAB) har ledningar och tillhörande anläggningar inom korridoren för Spårväg Syd, varav en del ledningar är kritiska för värme- och varmvattenförsörjning av stora delar av Huddinge kommun och Stockholms stad.

SFAB påpekar att genom att undvika ledningsomläggningar i så stor grad som möjligt samt placera de ledningar som måste läggas om i permanenta lägen direkt och undvika temporära ledningar samt god planering vid omläggningar av kritiska ledningar kan miljöpåverkan minimeras.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar informationen och ser fram emot fortsatt samverkan och dialog med SFAB i kommande skeden.

6.4.6.3 Vattenfall Eldistribution

Vattenfall Eldistribution har inom utredningsområdet elnätsanslutningar med ledningar för både luft och markkablar från spänningsnivå 77 kV till 0,4 kV. Vattenfall Eldistribution har inom området både regionnätsanläggningar och lokalnätsanläggningar med ledningar, kablar och stationer.

Vattenfall Eldistribution önskar att regionnätsledningarna får en minimal påverkan av Spårväg Syd. I yttrande framkommer säkerhetsbestämmelser vid arbete och etableringar kring ledningar och anläggningar.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar informationen och ser fram emot fortsatt samverkan och dialog med Vattenfall i kommande skeden.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbans Järnväg

PM
2022-05-18
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0642
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

6.4.7 Övriga berörda

6.4.7.1 Karolinska universitetssjukhuset

Karolinska universitetssjukhuset ställer sig positiva till en utökad kollektivtrafik som kan minska bilåkandet. Vidare tillstyrks förslag om hållplatser som underlättar för arbetspendling och för besökare vilket kan minska bilåkandet. Karolinska universitetssjukhuset vill dock betona att i byggskedet ska hänsyn tas till att sjukhuset har olika verksamheter som inte tål vibrationer.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar Karolinskas yttrande och tar vidare frågan om vibrationer och känslig verksamhet i kommande skeden.

6.4.7.2 Lokalpolisområde Skärholmen

Lokalpolisområde Skärholmen har inget att erinra.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar detta.

6.4.7.3 Storstockholms brandförsvaret

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) rekommenderar fortsatt samverkan kring riskfrågorna. SSBF ser positivt på att risker som kan påverka och påverkas av spårvägen identifierats och att de ska utredas vidare och hanteras i det fortsatta arbetet.

Då det finns förslag på spårvägens lokalisering som kan påverka Brännkyrka brandstation behöver det säkerställas att räddningstjänstens verksamhet inte störs och att brandstationens funktion säkerställs. Detta gäller även ambulansen som har verksamhet inom Brännkyrka brandstation. Det behöver säkerställas att det alltid finns möjlighet till fordonspassage till och från brandstationen och att körtider inte påverkas negativt. Med rätt åtgärder kan SSBF se att lokalisering i närheten av brandstationen är genomförbar och inte bör ge upphov till störningar.

SSBF förordar att spårvägen går på egen bana i så stor utsträckning som möjligt. Med spårväg på egen bana minskar troligtvis risker förknippat med påkörningsolyckor av andra fordon och oskyddade trafikanter. Om spårvägen vid några fall kommer att planeras för blandtrafik önskar SSBF att så kallade stopphållplatser undviks i så stor utsträckning som möjligt.

Om konflikt mellan spår och utrymning uppstår kan tekniska lösningar krävas för att möjliggöra en effektiv räddningsinsats.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbans Järnväg

PM
2022-05-18
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0642
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar informationen och ser fram emot fortsatt samverkan och dialog med SSBF i kommande skeden. En viktig förutsättning för Spårväg Syd och spårvägens genomförande är att Brännkyrka brandstations funktionalitet fortsatt säkerställs. Trafikförvaltningen tar vidare råd om utformningsfrågor till kommande skeden.

6.4.7.4 Södertörns brandförsvarsförbund

Södertörns brandförsvarsförbund har valt att i detta skede inte lämna några ytterligare synpunkter eller kommentarer utöver vad som Storstockholms brandförsvaret redan kommenterat i sitt yttrande.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar detta.

6.4.7.5 Södertörns högskola

Södertörns högskola ser ur ett tillgänglighetsperspektiv och med hänsyn tagen till hållbart resande positivt på utbyggnaden av Spårväg Syd. Bra förbindelser i väst-östlig riktning saknas i nuläget, att ersätta buss- och biltrafik från Masmo och Skärholmen är ett bra ekologiskt hållbart alternativ. En framtida utbyggnad österut till Haninge och Handen, skulle ytterligare kunna förstärka bra förbindelser i väst-östlig riktning.

Trafikförvaltningens kommentar

Trafikförvaltningen noterar detta.