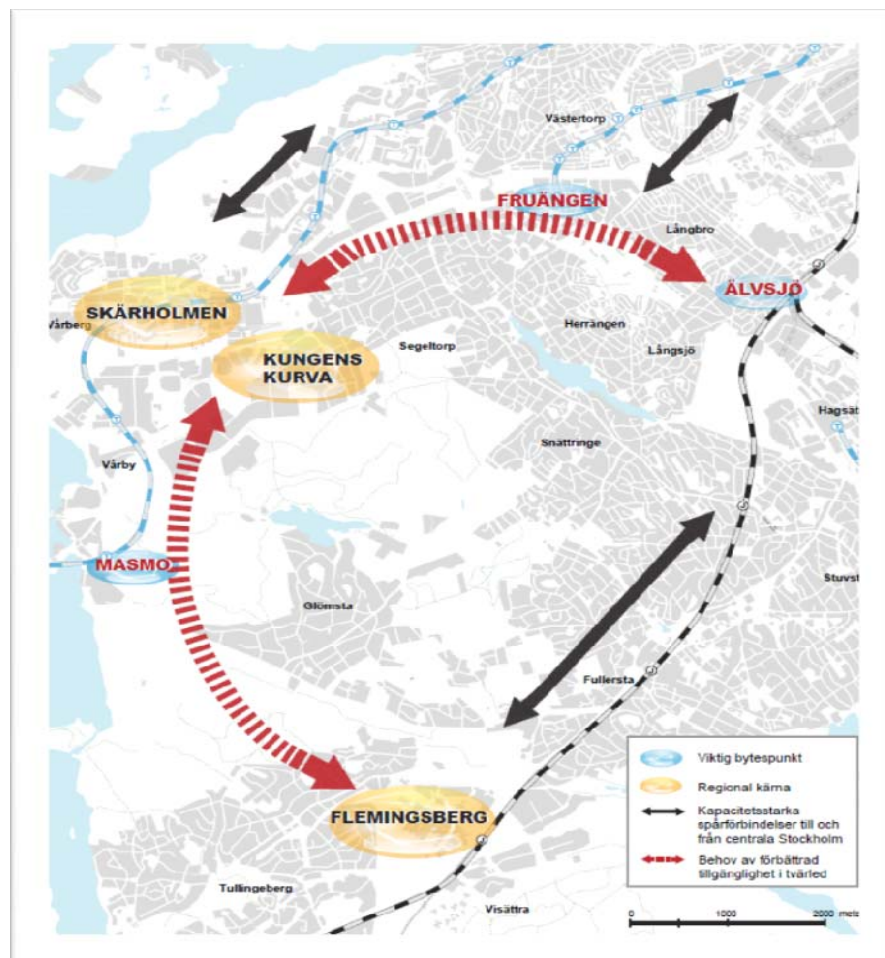




Spårväg Syd Samrådsredogörelse

Version 2011-10-24





Samrådsredogörelse

Samråd med myndigheter

En förstudie syftar till att utreda vilka utredningsalternativ som är genomförbara. I arbetet identifieras olika problem och möjligheter med alternativen. Utredningsarbetet med Spårväg syd har genomförts i tät dialog med berörda kommuner.

En arbetsgrupp bestående av SL, Banverket och Vägverket (senare Trafikverket), Stockholms stad, Huddinge kommun och Haninge kommun har haft möten under arbetet med den strategiska fasen. Gruppen har också träffats i olika konstellationer för diskussioner kring t.ex. trafikanalyser och fysisk dragning av spårvägen.

En referensgrupp har också följt arbetet. Referensgruppen har bestått av representanter från Stockholms stad, Huddinge kommun, Botkyrka kommun, Trafikverket, Länsstyrelsen och Regionplanekontoret.

Tidigt samråd med allmänheten

Samråd är en del av utredningsprocessen och syftar till att på ett tidigt stadium samla in information om vad allmänheten tycker är viktigt i ett berört område. Vid samråd framkommer också ofta kunskap som är viktig i det fortsatta arbetet.

Ett tidigt samråd med allmänheten har genomförts. Under oktober och november hölls fyra kvällsmöten på platser utmed utredningssträckan. På dessa möten har SL presenterat projektet och det arbete som pågår. Det har funnits tid och möjligheter för besökarna att ställa frågor och lämna synpunkter.

Följande möten har hållits:

- Flemingsberg, Södertörns högskola den 19 oktober 2010. Omkring 50 besökande.
- Skärholmen, Medborgarkontoret den 21 oktober 2010. Omkring 60 besökande.
- Älvsjö, Johan Skytteskolan den 26 oktober 2010. Omkring 350 besökande.

Vid mötet i Älvsjö kom fler personer än vad lokalen kunde ta emot. Av den anledningen bjöd man in till ett extra möte i Älvsjö.



- Älvsjö, Älvsjömässan den 30 november 2010. Omkring 100 besökande.

Utöver dessa kvällsmöten stod SL och Huddinge kommun på Heron City lördagen den 16 oktober och informerade och svarade på frågor. Under de två timmar som SL fanns på plats besökte omkring 35 personer SL:s monter.

SL stod även på Karolinska Sjukhuset i Flemingsberg den 19 oktober och informerade om projektet. Under de två timmar som SL fanns på plats besökte omkring 15 personer SL:s monter.

Inbjudan till samrådsmötena skedde genom annons i lokaltidningar, Metro, SVD och DN. En broschyr skickades till alla fastighetsägare som äger en fastighet i en korridor på 100 meter på varje sida längs spårvägens olika dragningar. Affischer om samrådet har satts upp på pendel- och tunnelbanestationer. Information har funnits på SL hemsida.

Det extra mötet i Älvsjö annonserades i lokaltidningen, på SLs hemsida och på Stadsdelsnämndens hemsida och i Stadsdelsnämndens informationsblad.

Inkomna synpunkter

Under samrådsmötena uppmanades besökarna att skicka in sina synpunkter via förfrankade brev, som fanns i lokalerna, eller via e-post. Synpunkter som framfördes under mötena stämmer överrens med de som inkommit efter mötena och som samlats i denna samrådsredogörelse.

Inkomna synpunkter redovisas i detta dokument. Synpunkter inkomna till och med 1 mars 2011 är medtagna i denna samrådsredogörelse. Synpunkter som inkommit till SL efter den 1 mars finns i SL diarium och kommer att medtas i det fortsatta arbetet.

Synpunkterna är grupperade efter geografi och sakfråga. Ett sammanfattande svar inleder varje ämne. Där ges en generell bild av vad synpunkterna handlar om och i vilken riktning de pekar. Eventuella synpunkter som inte täcks in av det generella svaret kommenteras separat i högerkolumnen.

Alla synpunkter angående för- och nackdelar med olika sträckningsalternativ redovisas under respektive delsträcka.

En del synpunkter/svar avser flera sakfrågor. En bedömning har då gjorts av vilken fråga som upplevts som viktigast. Synpunkterna har då sorterats in under detta ämne. Övriga synpunkter har besvarats eller hänvisats till under respektive synpunkt.



En investering för framtiden



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Datum

2011-10-24

Identitet

Identitet

Informationssäkerhetsklass

K1 (Öppen)

Samrådssynpunkterna är grupperade enligt följande:

- Älvsjö-Fruängen
- Fruängen-Skärholmen-Kungens kurva
- Flemingsberg-Kungens kurva
- Andra sträckningar
- Förlängningar/kopplingar till andra system/andra lösningar
- Andra transportslag
- Fastighetsfrågor
- Buller
- Samråd
- Övriga frågor/synpunkter
- Synpunkter från myndigheter och organisationer



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Älvsjö-Fruängen

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Många av de inkomna synpunkterna handlar om problemen med alternativen som går via Linbodavägen och förbi Älvsjöskogen. Linbodavägen är en smal gata utan större genomfartstrafik. Den passerar Långbrodalskolan med anslutande fritidsverksamhet och flera förskolor. Alternativ Linbodavägen skär också genom Viktoriaparken, en bit grönområde som används av många boende i närområdet. Älvsjöskogen är ett viktigt rekreativsområde för många Älvsjöbor, den används för motion, promenader och utflykter, sommar som vinter. Skolor och förskolor använder skogen för sin verksamhet. Många upplever att en spårväg skulle kraftigt begränsa dessa aktiviteter. Dessutom påpekar flera att en spårvägsutbyggnad kan bli starten på en fortsatt exploatering av grönområdet vilket inte vill är önskvärt enligt inkomna synpunkter. Flera framför också att Stockholm stad utreder Älvsjöskogen som möjligt naturreservat i framtiden. Flera inkomna synpunkter ifrågasätter också alternativ Älvsjöskogen på grund av risken för intrång på fastigheter utmed stambanan.

De inkomna synpunkterna på Långbrodalsvägen beskriver både för- och nackdelar med alternativet. Långbrodalsvägen är redan idag en genomfartsled genom bostadsbebyggelsen med tät busstrafik som ansluter till Älvsjö och Fruängen. Vägen är dock bitvis smal och backig med dålig sikt vilket innebär att hastigheten har sänkts till 30 km/h på vissa sträckor. Vägen saknar idag anslutning till Älvsjövägen pga hög olycksfrekvens i korsningen tidigare år. Bussen ansluter istället till Älvsjö stn genom Johan Skyttes väg.

Trots flera problem med alternativet förordas detta av många som det bästa för att nå Vantörsvägen.

Det sträckningsalternativ som de flesta ändå förordar mellan Älvsjö och Fruängen är Älvsjövägen. Älvsjövägen är redan idag en hårt trafikerad väg. Den är bred och det finns gott om plats för att göra både trafikförbättrande åtgärder samt att få in en spårväg. I princip alla som förordar Älvsjövägen anser att vägen bör byggas om i samband med en eventuell spårvägsutbyggnad.

Flera synpunkter lyfter fram ett alternativ som inte presenterats i förstudien, Älvsjövägen via Svartlösavägen.

Generellt sett så ifrågasätter många av de inkomna synpunkterna vilken



nytta boende i Älvsjö egentligen får av en spårväg. Anslutningsmöjligheter till Älvsjö station och Fruängen genom de bussar som finns redan idag upplevs som bra.

Behov av att åka till Skärholmen/Kungens kurva är inte stort enligt de inkomna synpunkterna, det är ingen stor målpunkt för området. Flera ställer sig frågande till vilken funktion spårvägen ska fylla. Den valda funktionen bör styra vilket sträckningsalternativ som väljs. Om det inte finns ett behov av anslutning till Älvsjö och Fruängen bör inte spårvägen dras in i villabebyggelsen. Då bör ett så snabbt och gent alternativ som möjlig väljas.

SL Kommentar

I tidigare studier har två huvudalternativ för spårvägen funnits. Alternativen innebär att spårvägen dras utmed någon av de större vägar som kantar Älvsjöområdet, via Älvsjövägen eller via Vantörsvägen. I arbetet har SL konstaterat att den tidigare dragningen till Vantörsvägen riskerar att göra ett intrång i Älvsjöskogen. SL har därför prövat om det finns andra sätt att dra spårvägen till Vantörsvägen. Därför har en dragning via Långbrodalsvägen eller via Linbodavägen prövats. Ingen av dessa dragningar är problemfri. Inkomna synpunkter under samrådet påpekar en mängd olika svårigheter med de olika dragningarna. SL konstaterar att det blir stora konsekvenser på omgivningen av dessa tre alternativ.

Med kunskapen om alternativen och den information som har inkommit under samrådet visar att alternativen Lindbodavägen och Långbrodalsvägen är svåra att genomföra. Detta kommer att beskrivas i förstudie rapporten och innebär antagligen att de avfärdas som alternativ. Även en dragning genom Älvsjöskogen innebär intrång och påverkan på Älvsjöskogen. Dessa konsekvenser kommer att beskrivas i förstudie rapporten och vara en del i underlaget i värderingen av detta alternativ.

När det gäller Älvsjövägen konstaterar SL att samrådet visar att alternativet är genomförbart. Trafiksituationen på Älvsjövägen är ett problem som kommer att studeras närmre i en eventuell fortsatt planering i fasen järnvägsplan och dialog med Stockholms stad kommer att ske i frågan.

SL konstaterar att förslaget med en dragning via Svartlösavägen innebär att spårvägen skulle gå nästan till Fruängen för att sedan gå snett bakåt till Vantörsvägen och sedan återigen gå mot Fruängen. Detta innebär en restidsförlängning vilket SL bedömer inte ger en attraktiv spårväg. Alternativet bedöms därför inte som intressant att studera vidare.

Spårvägs syd huvudsyfte är att öka tillgängligheten till de regionala



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

kärnorna Kungens kurva/Skärholmen och Flemingsberg, detta genom att koppla ihop tunnelbanan i Fruängen och pendeltågsstationen i Älvsjö. Dessa två områden är också utvecklingsområden i Stockholms stad. Denna funktion för spårvägen kan också kombineras med en mer lokal funktion för de som bor och arbetar längs sträckan.

Synpunkter	SL Kommentar
jag har nu läst er broschyr om planerad spårväg i Älvsjö etc. Bra initiativ men ni får ABSOLUT INTE dra den längs vår lugna oas Viktoriaparken, Linbodavägen och alldeles intill Långbrodalskolan!!! Har ni ens varit här och tittat? Det är ett absurt förslag. Detta är barnens skolväg och det är redan en krånglig trafiksituation som det är. Det pågår ett intensivt arbete att förbättra trafikmiljön vid skolan och en spårvagn som dundrar fram vore KATASTROF. Vi tränar våra barn att gå själv och de lär sig cykla på cykelvägen i Viktoriaparken och på de små villagatorna. Det självklara alternativet är förstås att dra spårvägen längs den redan trafikerade Långbrodalsvägen!!!!!!! Det tredje alternativet att inkräkta på vår fina Älvsjöskog låter ni bli. Där har vi mängder av dagisklasser och skolklasser varje dag som vistas, spelar fotboll på gräsplanen, åker pulka, valborgsfirande etc. Nagga inte på vår skog! Detta är JÄTTEVIKTIGT. Tack för att vi blir tillfrågade. SNÄLLA lyssna på oss som bor här och har våra små barn som går till skolan och skogen. Men mellanalternativet var bra, Långbrodalsvägen är DET ENDA vettiga alternativet	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Angående Spårväg syd (Älvsjö) Enär vi mottagit ert förslag och inbjudan till samråd har vi följande synpunkter: De alternativ ni angett på sträckan Älvsjö station till Fruängen måste vi med det bestämdaste protestera emot. Förslaget att göra åverkan på Älvsjöskogen verkar inte alls vara genomtänkt. Fråga: Har ni gjort någon undersökning om hur	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

många människor som använder skogen dagligen. Jag förmodar att ni besökt skogen. Varför placera en station på fältet? Där bor det inga. Tanken från er är väl att med denna station följer bebyggelse i skogen. Varför mörka detta politiska beslut. Förslag Långbrodalsvägen: Denna sträcka är mycket olycksdrabbad, därför är det där hastighetsbegränsning till 30 km sedan trettio år. Detta beroende på ett flertal barn som passerar på väg till sina skolor. Förslag Linbodavägen: Denna sträcka passerar både Fritids/Dagis och Skola. Jag tror inte att några av våra yngre medborgare kommer att nyttja en spårvagn för att ta sig till och från. Däremot vet jag som infödd Stockholmare alla dessa vurpor på cykel som drabbade oss p.g.a. spårvagnsräls. Förslaget Älvsjövägen/Elsa Brändströms gata verkar som ett genomtänkt förslag, då finns det möjlighet att få passagerare från Västertorp. Nytt förslag 1: Älvsjövägen sväng in på Svartlösavägen ner till Vantörsvägen. Då når man passagerare från Långbrodal och Långbro. Nytt förslag 2: Bygg ej denna spårväg utan se till att befintliga busslinjer får en tätare turlista. Då sparar vi pengar.	
Har precis fått brev från er med inbjudan till samråd vad gäller förstudie spårväg syd. Jag har en synpunkt som gäller det område där jag bor; Långbro i Älvsjö. En av de alternativa sträckorna går på Linbodavägen. Stämmer det? Intill Linbodavägen ligger Långbrodalsskolan, en skola från F- åk 5. Jag tycker att det verkar helt vansinnigt att ha spårvagnar bara några meter från en skola!!!!!!!!!!!!!!	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
här kommer synpunkter vad gäller förslagen att dra spårväg syd via Linbodavägen i Älvsjö. Förslagen är, 1. Älvsjövägen – en idag redan trafikerad väg med tunnel under och övergångsställen med trafikljus. Här finns redan relativt mycket trafik och dessutom redan kollektivtrafik i form av bussar. Mao. Det är	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

en infrastruktur som redan är anpassad för kollektiv trafik. Alltså ett bra förslag. 2. Via befintligt spår och sedan genom ytterkanten av Älvsjöskogen – här följer första delen den spårtrafik som redan finns vilket är bra sedan måste man då göra nya spår i utkanten av skogen vilket säkert kan diskuteras men det finns ju i alla fall plats och det blir ju inte så stor påverkan av skogen emedan det bara är den yttersta kanten som berörs. 3. Via Långbrodalsvägen till Vantörsvägen – en bredare genomfartsväg där det redan idag finns en hel del både buss- och vanlig trafik. Det innebär att det redan är anpassat för detta. Alltså ett bra förslag. 4. Som 4:e förslag har vi då alltså Linbodavägen – Denna smala lilla väg utan genomfartstrafik är inte egentligen ens en väg från Älvsjövägen till Vantörsvägen utan några korta stumpar med två parker emellan. Den är så smal på sina ställen så att man måste ta mark från husägarna för att kunna bygga en spårväg, något som inte borde behövas i något av de andra fallen. Vad som kanske ändå är allra värst med detta förslag är att spårvägen då kommer att läggas i direkt anslutning till två skolor, Vivelsskolan och Långbrodalsskolan. Dessa båda skolor har barn från 6-årsverksamhet till och med mellanstadium. Alltså små barn. Det känns som en paradox att man aktivt jobbar med "gående bussar" dvs. vill hindra föräldrarna från att köra barnen till skolan pga. den ökade trafikrisken och i nästa stund bygga ett fullt utvecklat kollektivnät direkt utanför dörren. En av anledningarna vad jag förstått att man överhuvudtaget vill ha spårvägen via Vantörsvägen är att nå det nya Långbro området. Det kan man göra genom att ta förslaget Älvsjövägen, Mickelsbergsvägen. Den går ju	
--	--



också vid nya Långbro området fast på andra sidan. Någon får kortare väg och någon längre. Det finns heller inget förslag att använda sig av Svartlösavägen som man också kan kombinera med Älvsjövägen, då kommer man åt området och använder sig av en bred genomfartväg med kollektivtrafik redan idag. Här ligger förvisso också en skola med det är i första hand ett högstadium där det kanske kan hjälpa eleverna att ha en spårväg till hands. Med andra ord: Det känns som en helt förkastlig idé att ens tänka över att bygga spårväg på Linbodavägen som är alldeles för smal för att det ska kunna genomföras utan att ta mark från husägarna och där det ligger två stycken småstadieskolor precis vid vägen. Här kan barnen idag gå till och från skolan med en känsla av trygghet. Har SL verkligen rätt att ta ifrån dem det.	
Vi bor i Älvsjö Långbro vid Långbrodalsvägen. Jag förstår inte vad ni fått iden till det här ifrån. Bussen går förbi vårt hus 144 varje dag 6 ggr i timmen och den är knappast full. Högst 1/3 av bussen är tillsatt i rusning. Vi är starkt motståndare till det här och kan inte se hur ni tror att det finns ett behov av det här. Jag hoppas att vi i Älvsjö får vara med och bestämma om det här ska bli av eller ej. Upprörd familj i Älvsjö !!	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Undertecknade boende på Linbodavägen i Långbro protesterar mot förslag att någon som helst spårväg eller busslinje skulle dragas utefter Linbodavägen. Linbodavägen är en förhållandevis smal gata. Utefter Linbodavägen finns en stor skola där mängder av barn passerar och uppehåller sig. Även annan barnverksamhet såsom sexårsverksamhet och fritisverksamhet finns i anslutning till skolan samt på andra ställen efter Linbodavägen. Daghem finns också helt i närheten. För att minska trafiken och sänka hastigheten finns redan en form av gupp inlagda i gatan vid korsningen Linbodavägen/Pukslagargatan. Det vore helst absurt att ta Linbodavägen i anspråk för	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



Spårväg syd.	
Vi vill inte ha någon spårväg som går från Älvsjövägen via Viktoriavägen förbi Viktoriaparken, Vivelsskolan, Långbrodalsskolan eller i villaområdet överhuvudtaget. Det är få grönområden som finns här och dessa behövs för framförallt barnen. Dessutom är områdena kring skolan SKOLVÄG för flera hundra barn. Trafiksituationen är idag inte bra kring skolan och det blir inte bättre av att barnen ska ta hänsyn till en spårväg också. Barnen behöver mer trafikfri väg så de kan gå till och från skolan utan att behöva riskera livet. Jag vet inte vem som har tänkt sig den här sträckningen men det är helt idiotiskt. Det är väldigt bra kommunikationer i det här området som det är med bussar på Långbrodalsvägen och Svartlösavägen samt Vantörsvägen. Det tar 10-15 min att gå till Älvsjö station och där finns ännu mer kommunikationer åt olika håll. Ska det dras en spårväg i Älvsjö kan den hålla sig till de stora vägarna där bussarna går idag, Svartlösavägen, Vantörsvägen, Mickelsbergsvägen Våra synpunkter på ÄLVSJÖ-FRUÄNGEN delen: För det första är vi väldigt nöjda med bussarna som går i området. Inom området har vi inga behov av så här drastiska ändringar, möjligtvis en extra bussträckning mellan Älvsjö och Fruängen som går längs Vantörsvägen. Vi värnar om alla grönområden och vackra träd som finns idag. Det är ju väldigt stor bebyggelse i Älvsjö och på alla småplättar byggs hus. Vi vill inte att Älvsjö skogen, allén mellan Linbodavägen eller Viktoriaparken ska drabbas på några villkor. Den sträcka som vi är mest upprörda över är sträckan Linbodavägen genom Viktoriaparken till Solberga. Den är förkastlig. Den skulle förstöra Viktoriaparken där dagis går och där barnen leker och ta bort boulebanan för pensionärerna. Samt definitivt försvåra och göra skolvägen för alla	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



barn som går på Viveln och Långbrodalsskolan ännu mera trafikosäker. Skolan kämpar för att det ska bli en säker väg med vandrande skolbussar etc. Linbodavägen borde aldrig varit ett alternativ alls. Om man nu ska göra en spårvagnssträcka borde Långbrodalsvägen vara ett alternativ men helst inte. Älvsjövägen är idag också hårt trafikerat men där finns tunnel under för skolbarnen i Kämpetorp. Där kunde snabbussar köra mellan Fruängen och Älvsjö men snälla led inte in dem i villaområdena. Så sammanfattningsvis: Lägg till en extra normal bussträckning mellan Älvsjö och Fruängen som går längs Vantörsvägen. Det löser det enda trafikbehovet, som vi ser, inom bostadsområdet. Uppnå spårvägskoppling mellan Älvsjö och Skärholmen och samtidigt passa på och gör Älvsjövägsborna nöjda (som länge kämpat för nedgrävning av vägen) genom att: Alt1) Gräv ner både älvsjövägen och ny spårväg, bredvid varandra, sedan dragning längs E4 till skärholmen. Alt2) Gör spårvägsdragning mellan Älvsjö, bredvid älvsjövägen, och satsa hårt på bullerskydd, sedan dragning längs E4 till skärholmen	
Inledningsvis måste jag säga att jag tycker att "Inbjudan till samråd..." är något som ni sköter professionellt. Tycker det är en utomordentligt bra idé att i tidigt skede bjuda in till denna typ av samråd. Mina synpunkter rör främst sträckan Älvsjö - Fruängen och vidare bort mot Kungens Kurva. Den fortsatta sträckningen kan jag för lite om för att kunna ha en ordentlig åsikt. När det gäller sträckan Älvsjö-Fruängen-Kungens Kurva så tar jag min utgångspunkt i syftet. Vad är syftet med spårvägen? Jag ser två huvudsakliga anledningar: 1. samla ihop Älvsjöbor som ska åt ena eller andra hållet för vidare transport med Tunnelbana eller Pendel, alternativt för att nå sin arbetsplats. 2. erbjuda en effektiv sammanlänkning av	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

existerande transportslag, och då även för andra än lokalt boende i Älvsjö.

Jag gör bedömningen att anledning 2 vida överstiger värdet av anledning 1 ovan.

Det antal Älvsjöbor som skulle få ett ändrat resemonster enligt 1 tror jag inte är tillräckligt många. Det finns relativt bra bussar som samlar upp resenärer både till Fruängen som Älvsjö och när vi Älvsjöbor åker till Skärholmen/Kungens Kurva är det i huvudsak för att storhandla. De stora köpcentrumen, vilket i sig onekligen kan diskuteras, främjar ju storhandling och bilåkning snarare än småskalig handling. De som arbetar i Kungens Kurva har i princip cykelavstånd.

Om man ändå leker med tanken att anledning 1 är oerhört viktig borde ju spårvägen dras "kors och tvärs", eller åtminstone centralt, genom Älvsjö för att samla upp så många som möjligt. I så fall förefaller en dragning Långbrodalsvägen (alt. Linbodavägen)-Vantörsvägen-Fruängen vara att föredra. Linbodavägen ligger väldigt nära en skola med en småstrulig trafiksituation idag, vilken möjligen kan vara en nackdel. En annan trolig nackdel med en central dragning är att spårvagnen troligen kommer "ta mer tid på sig", än om den går något mer skilt från bostadskvarteren.

Men min tes är som sagt att alternativ 2 är det som är det verkligt intressanta med spårvägen. Då torde spårvägens "snabbhet" vara ett viktigt mål. Så få korsningar som möjligt, så mycket "egen bana" som möjligt, så kort sträckning som möjligt. Med detta i åtanke bör alternativet via Älvsjövägen-Mickelsbergsvägen (eller kanske ännu bättre Älvsjövägen-Elsa Brändströmsgatan vara väldigt attraktivt. En sådan dragning bör kunna ge snabbare snitthastighet på spårvagnen, och det finns fortfarande en rimligt stor möjlighet för många Älvsjöbor att utnyttja spårvagnen.

Vad som också förtjänar ett eget omnämnande är dragningsalternativet Herr Stens Väg som jag finner utomordentligt dåligt för att inte säga katastrofalt. Det förefaller även finnas en bred



politisk samsyn runt orimligheten. Utöver att hus riskerar att behöva rivas så skulle spårvagnen effektivt skära av områdets sista gröna lunga (som redan är genomskuren av stambanan). Den gröna bollplanen och Älvsjöskogen används av tusentals människor. Inte minst finns en bortåt 12 dagisavdelningar och tre skolor som dagligen har verksamhet på "ängen" och i skogen. Tillgängligheten är redan idag sisådär med få tydliga entréer till grönområdet och all ytterligare exploatering är definitionsmässigt dålig. Plus att det ökar trycket på vidare bebyggelse, något som kommer upp till ytan med jämna mellanrum. De små stegens tyranni som det brukar heta och som kan ses på så många andra ställen. De flesta av oss är medvetna om att vi bor i en storstad och att behoven av goda kommunikationer inte enbart är en lokal fråga men Älvsjöborna kommer garanterat, liksom tidigare gånger, gå man ur huse när vår gröna lunga ånyo hotas. Det får helt enkelt inte ske!

Några andra punkter som jag tycker bör beaktas (igen enbart fokuserat på sträckan Älvsjö-Fruängen(-Kungens Kurva.)

* Ett helt annat alternativ bör vara att förbinda tunnelbanan Hagsätra-Fruängen via Älvsjö. Då skulle spårvägen ev. bara behöva från/till Fruängen och vidare bort mot Kungens Kurva.

* Oavsett alternativ måste det vara framtidssäkert och möjliggöra hela eller delar av Älvsjövägens nedgrävning (i synnerhet genom centrum). Om Älvsjövägen grävs ned genom centrum skulle f.ö. spårvagnen kunna binda ihop nya bussterminalen vid Älvsjö C och gå via Johan Skyttes väg bortöver

Vi har läst igenom studien för Spårväg Syd och tycker att den är intressant. Det är dessutom bra att man ges möjlighet att lämna synpunkter i detta tidiga stadium. De delar av studien som berör oss och som vi har åsikter kring är hur den tänkta spårvägen ska gå mellan Älvsjö C och Fruängen/Hägersten.

Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



Vi tycker inte det är rimligt att spårvägen ska gå genom tätbebyggda villaområden, speciellt Linbodavägen. Här finns ett villaområde med skola och många springande barn, därmed hög potential för olyckor. Vi tycker heller inte att det är rimligt att spårvägen ska gå genom vår värdefulla Älvsjöskog. Idén att skogen ska kapas av för spårvägen är inte hållbar, vi måste värna om naturen vi har i Älvsjö/Stockholm! Enligt vår mening är den enda lämpliga vägen Älvsjövägen som redan idag är den naturliga resvägen mellan Älvsjö C och Fruängen/Hägersten	
Efter att ingående studerat de förslag till alternativa vägar för spårväg syd via Älvsjö, som redovisas i foldern "Inbjudan till samråd", ställer jag mig frågande om ni projektörer på det hela taget besökt de vägar som föreslås som alternativa stråk för snabbspårvägen. De tre alternativa sträckningar som jag med bestämdhet emotsätter mig är: Herr Stens väg via Älvsjö gamla idrottsplats till Vantörsvägen. Älvsjövägen – Långbrodalsvägen - Vantörsvägen. Älvsjövägen - Linbodavägen - Vantörsvägen. Låt mig börja med förstnämnda alternativ. Detta förutsätter att all villabebyggelse mellan Herr Stens väg och järnvägen måste rivas, dessutom flertalet villor belägna vid Herr Göstas väg. Detsamma gäller de villatomter på Långsjövägen som ligger i vägen för spårvägens dragning ut mot Vantörsvägen. Ett flertal villor på ena sidan av Vantörsvägen fram förbi Långbrodalsvägen måste också rivas för att lämna erforderlig plats för spårvägen. Dessutom skövlas gamla idrottsplatsen och oersättlig natur. Att placera en hållplats i anslutning till gamla idrottsplatsen är märkligt om man inte har dunkla planer för Älvsjöskogen. Hur rimmar det med utfästelsen från våra politiker om att skapa ett naturreservat av Älvsjöskogen? Ett ingrepp av denna storleksordning i en genuin villastad som Älvsjö med bebyggelse från 1900-	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



talet skulle innebära djupgående förändringar av hela miljön och kan inte betraktas annat än som kränkande mot oss Älvsjöbor som månar om vår byggd och naturområden.

Låt mig kort beröra de båda övriga alternativen. Långbrodalsvägen respektive Linbodavägen är enligt min mening lika illa alternativ och skulle påverka villabebyggelsen i Älvsjö i stort sett i lika hög grad som ovan nämnda vägval. Hur har man tänkt att spårvagnarna skall ta sig upp för den kraftiga uppförsbacke som råder för Långbrodalsvägen från Blackensvägen upp mot Herr Stens väg höst- och vintertid? Ett av Älvsjös brantare vägavsnitt. Ett för övrigt smalare avsnitt av vägen där ingrepp på bebyggelsen är oundvikligt.

Beträffande alternativet Linbodavägen är denna väg på vissa avsnitten en av de smalare vägarna i Älvsjö, framför allt vid passagen av Långbrodals gamla skola och ned mot Vantörsvägen. Att dra en spårväg förbi en skola där mängder av barn rör sig mellan lekplatser och andra skolbyggnader förefaller illa genomtänkt.

Vad jag vill ha sagt med detta inlägg är att enda realistiska vägval av en framtida spårväg är längs Älvsjövägen via Elsa Brändströmsgata mot Fruängen. Om behovet och kravet kvarstår att dra spårvägen genom Älvsjö mot Vantörsvägen förvånar det mig i hög grad att alternativet Älvsjövägen-Svartlösavägen-Vantörsvägen inte berörts i utredningen? Svartlösavägen anlades en gång i tiden för att vara en stor genomfartsled mellan Södertäljevägen, Stuvsta och Huddinge. Av den anledningen är den väl tilltagen i bredd och kan utan några problem hysa en spårväg utan att man behöver inkräkta vare sig på villabebyggelsen på båda sidor om vägen som övrig trafik.

En sådan sträckning mot Vantörsvägen skulle också betjäna större delen av den nya bebyggelsen på Långbroområdet, de blivande fastigheterna på Långbro bollplan, fastigheterna vid Fru Marias Torg och de boende på trygghetsboendet vid Långbroberg, för att nämna



några exempel.	
Vi har tagit del av utskicket ni gjort om Förstudie Spårväg Syd. Inledningsvis vill jag säga att det är bra att utvidga kollektivtrafiken. Men den föreslagna sträckningen mellan Älvsjövägen och Vantörsvägen som går via Viktoriaparken, full med lekande barn, vidare på en mycket smal villagata, förbi förskolan/fritidset i Vivelparken och sen vidare förbi Långbrodalsskolan, med massor av barn som promenerar till och från skolan, känns väldigt olämplig. Det känns som att det bara är en tidsfråga innan en allvarig olycka sker om spårväg/bussgatan läggs i den sträckningen. Ur den aspekten verkar det både naturligare, men inte minst säkrare, att dra spårvägen längs Långbrodalsvägen. Vidare tycker vi att kommunikationerna mellan Älvsjö och Fruängen redan är väldigt bra med de busslinjer som finns, och att dessa går på de större vägarna som Älvsjövägen och Johan Skyttes väg. Hoppas på mer information om vad de olika alternativen innebär på samrådsmötet i Älvsjö på tisdag.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Önskar föra fram ett ytterligare förslag till dragning av spårvägslinjen genom Älvsjöområdet. Drag linjen från Älvsjö station i Johan Skyttes Väg till Långbroparken. Detta alternativ skulle innebära bättre tillgänglighet för boende i Älvsjö-Långbro och man slipper den ganska komplicerade korsningen vid Svartlösaakopplet. Vägen är tillräckligt bred för att rymma två spår. Biltrafik i huvudsak förbjuden med undantag för behörig trafik till de tomter utmed vägen som inte har möjlighet att ordna infart från någon tvärgata. Tvärgatorna blir återvändsgator utom några större (Långbrodalsvägen, Svartlösaavägen), som får plankorsning med ljussignaler. Busstrafiken ersätts med spårvägen. De boende utmed Johan Skyttes Väg skulle få en bättre	Förslaget bedöms som svårt att genomföra. Korsningar med Älvsjövägen, Långbrodalsvägen och Svartlösaavägen är svåra passager som eventuellt kräver planskildheter. Alternativet går genom villabebyggelse med många utfarter. Det gör att spårvagnen måste hålla låg hastighet av för att vara beredda på



trafikmiljö, en tystgående spårvagn var 10:e minut e dyl. istället för den nuvarande stora genomfartstrafiken. Spårvägen kunde sedan fortsätta på sitt miljövänliga sätt genom Långbroparken och ta sig vidare till Fruängen. Inga skolor ligger utmed Johan Skyttes Väg, inga affärer blir heller lidande, inget naturområde berörs. Topografin bör inte vålla några problem, enda backen är vid Långbrovägen-Lievägen men den är inte särskilt brant. Spårvägstrafik och biltrafik samsas utan större problem i såväl Gröndal som Innerstaden så detta är redan provat.	fordon som kan köra ut från tomterna. Den låga hastigheten ger lång restid. Spårsträckningen bedöms inte få större resandeunderlag jämfört med alternativen längs Älvsjövägen och Vantörsvägen.
Jag läste idag i lokaltidningen att, man från SL:s sida anser att en dragning längs Älvsjövägen skulle betjäna färre resenärer. Ställer mig frågande till detta. När jag tittar på kartan får jag helt motsatt uppfattning. Den sträckningen skulle ju dessutom kunna vara Solbergaborna till nytta. Jag anser den sträckningen fullkomligt självklar. Att man slipper riva villor styrker den ytterligare. I väntan på denna efterlängtade spårväg hoppas jag man ser över 173:ans tidtabell och förtätar turerna och hållplatserna. Den är ofta överfull. Det skulle behövas en hållplats tidigare på Älvsjövägen från Fruängen räknat, alltså före Kämpetorpsskolan. Det skulle dessutom vara förträffligt med en buss som gick mer direkt från Älvsjö till Skärholmen, utan den långa svängen runt industriområdet.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen. De trafikanalyser som genomförts visar att Älvsjövägen och Vantörsvägen är relativt lika med avseende på antalet resande.
Jag ställer mig mycket positiv till Spårväg Syd. Personligen skulle jag helst se att spåren gick från Älvsjö Station längs Götalandsvägen, genom gamla Ericssonområdet som skulle kunna ge utrymme för nya stadsmässiga kvarter, tangeras Solbergaskogen och sedan fortsätta ut på Älvsjövägen med ett stopp vid Kämpetorpsskolan. Anslutning till Fruängen via Elsa Brändströms Gata. En ny stationsentré till T-Fruängen norrifrån skulle kunna skapa en smidig koppling mellan trafiklagen. Sträckningen därefter, genom Segeltorp-Smista-Skärholmen har jag inga	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

konkreta förslag på. Men generellt föredrar jag en rak och snabb dragning. För eventuella framtida förlängningar från Älvsjö Station skulle jag förorda en sydostlig via Högdalen, Hökarängen, Sköndal och Skarpnäck, och en nordostlig via Örby, Östberga och Årstafältets framtida nybebyggelse, som skulle kunna kopplas ihop med Tvärbanan mellan Valla Torg och Linde.	
Vi har en fundering avseende alternativet Älvsjö. Kommer man att bygga ut spåret som går parallellt med Herr Stens väg eller kommer spårvagnen gå i befintliga spår? Om spåret ska byggas ut hur påverkas villorna som finns nära spåret?	Om alternativet Herr Stens väg finns med i nästa utredningsskede kommer frågan att hanteras där.
jag förstår inte den vackra broschyren som vi fick, möjligen har andra samma problem. Mellan Älvsjö och Skärholmen finns en massa svarta linjer och svarta punkter. Är det fråga om olika alternativ med olika hållplatser, både på den ena sidan av E4:an och den andra. Varför får man då inte veta vilken sträckning som hör till vilket alternativ? Eller är det möjligen frågan om alla sträckningar kommer att trafikeras samtidigt, eller är det olika alternativa sträckningar för alla tre både buss, BRT och spårvagn? Varför skickar man ut en information där man inte begriper någonting? Eller är det bara jag som är dum. Kom gärna med en liten förklaring till denna broschyr	Det är olyckligt om broschyren har uppfattats som otydlig. Det finns en rad olika alternativa dragningar som kan kombineras med andra alternativa dragningar. I förstudierapporten kommer alternativen att beskrivas på ett tydligare sätt.
Att dra spårvägen genom Älvsjöskogen är förkastligt eftersom Älvsjöskogen används av alla Älvsjös dagisbarn, skolor, motionärer och familjer som vill ha någon form av natur i ett annars trafikgenomkorsat Älvsjö. Om ni måste bygga, dra spårvägen längs motorvägen där det ändå redan är trafikstört. För oss i Långbro är spårvägen inte önskvärd, det finns redan kollektivtrafik som täcker upp alla behov. Mycket klagomål blir det och jag förstår att det är svårt att hitta något område som vill bli förstört av en spårväg men	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



Långbro är verkligen mycket trafikstört, det är mycket små gator och hela området kommer att ändra karaktär av att skäras sönder av en bullrande spårväg.	
Efter kvällens möte har jag följande synpunkter; 1. Om spårvägen ska gå på Götalandsvägen till Älvsjövägen. - Bullerskydd/staket både under uppbyggnad och permanent efter för oss boende. - Lämpliga ljudisolerande fönster i gammal stil som passar våra villor från 1920-talet. - Cykel- och gångbanan ska vara kvar, det är en bra och säker väg för barn. 2. Om spårvägen ska gå på Älvsjövägen. - Spårvägen får inte inskränka på cykel- och gångbanan längst med Älvsjövägen som är en trygg och säker väg för barn till och från Kämpetorpsskolan med tunneln under Älvsjövägen. Att det dessutom är en bit mellan körbanan och cykel- och gångbanan med lite större träd och staket är bra för då kommer barnen inte för nära vägen och träden dämpar bullret lite. Som någon på mötet påpekade så är det av stor vikt att man även tar hänsyn till barnens omgivning och säkerhet vi planeringen för det är inte bara vuxna som ska förflyttas hit och dit. 3. Om spårvägen ska gå på Herr Stens Väg och/eller mot Vantörsvägen. - Snälla lämna Älvsjöskogen ifred, varför förstöra det lilla naturen som finns kvar som används flitigt. - Viktoria parken, samma sak som med Älvsjöskogen där det dessutom finns en lekpark. Vis av erfarenhet av stora byggen (2006-2008 kvarteret Armorstet, på den gamla infartsparkeringen vid Ericsson, nu Sten Stures Gränd och Fru Kristinas Gränd) så vet jag att vi som bor i närheten oftast kommer i kläm. Man tar lite eller ingen hänsyn till oss och hur det påverkar, kanske till och med stör oss i form av shacktningar, sprängning, byggtrafik osv. som även påverkar våra hus. Som boende ganska nära Älvsjöstation så skulle	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



jag uppskatta om man under byggtiden tänkte på oss och kanske till och med kompensera oss för sveda och värk under tiden. En galen idé är kanske gratis SL resor, som access årskort, under de åren uppbyggnaden pågår som plåster på såren, en vänlig gest för berörda grannar till bygget och en mikroskopisk kostnad för SL. Nu har jag skrivit direkt från hjärtat och jag tackar er för att ni tog er tid att läsa mina synpunkter och kanske tog till er något.	
Att bygga en spårväg genom ett etablerat samhälle är inte det lättaste det inser nog alla. Dock är spårväg ett både miljövänligt och enkelt transportmedel som tydligt markerar i geografin var den finns. Först lite om Älvsjövägen som den nu är. I Älvsjö lider vi av att Älvsjövägen är en alltför hårt trafikerad genomfartsled. Morgnar och eftermiddagar är det långa köer och även helger när det är allmänt publika mässor. Någon sade att Älvsjövägen är två filer i vardera riktningen. Ja mellan rondellerna, men vad hjälper det, när den längsta sträckan är en fil i vardera riktningen. I många år har jag framfört både genom hembygdsföreningen och genom Älvsjöföretagarna att man borde sänka ned vägen i en "öppen tunnel", om man kan säga så. Därmed skulle man automatiskt få bullerplank och man behöver inte en tunnels ventilationssystem. Därmed slipper man genomfartstrafiken och endast trafiken till och från Älvsjö viker av på lämpliga ställen. Överfarter byggs vid Sjättenovembervägen och Johan Skyttes väg samt, på lämpliga ställen gångbroar. Nu har tanken på spårväg längs Älvsjövägen kommit och det skulle kunna fungera, men man måste då ordna med säkra övergångar för skolbarnen till Kämpetorpsskolan och även på andra ställen. Att skylla på att det är dåliga bottenförhållanden håller inte. Det borde finnas teknik för att lösa detta och till yttermera visso skulle en spårväg på	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

nuvarande marknivå kräva omfattande grundarbeten. Spårvägen klarar ju inte som andra hjulfordon av den ojämna marken. Så till de olika förslagen till sträckning. Älvsjövägen: Tekniskt genomförbart enligt ovan. Snabb färdväg bort mot E4 och Fruängen. Sämre trafikantunderlag från centrala Långbro och Herrängen mm. Vantörsvägen via Stambanan, Älvsjöskogen: Kommer aldrig att ske. (Läs om Brännkyrkakriget, när Älvsjöborna stred för både el och vatten och avlopp.) (Jag var inte med då även om man kan tro det.) Vantörsvägen via Långbrodalsvägen: Bra förslag som någon framförde på mötet. Backarna är ett mindre tekniskt dilemma. En lite viadukt vid Vivelvägen skulle släppa igenom bilarna lätt tvärs över. Den sträckningen får optimalt kundunderlag från stora delar av hela regionen. Vantörsvägen via Linbodavägen och parkområden: Tekniskt vore det enkelt och skolbarnen skulle få nära till de två skolorna. Dock är de boendes protester starka. Det skulle se trevligt ut med en spårvagn genom både park och alléväg och det finns fina exempel på i andra länder. Men här får nog förslaget vika för befolkningen. Ytterligare förslag under mötet. Folkparksvägen mot Telefonplan: Bra förslag, 142an är överlastad. Västberga alle, alternativt Östbergavägen: Inga bra förslag. Krångliga vägar och svåra övergångar över stambanan. Kvarstår alltså Älvsjövägen eller Långbrodalsvägen. Några ord uppsnappade på mötet: (inte ordagrant men ungefär) Spårvägen skulle mest betjäna de som åker genom Älvsjö, menandes att inga på eller avstigningar inom Långbro, Herrängen m.fl. delar. Givetvis skulle vi åka och speciellt som man slipper åka bussen till Telefonplan och vidare med



T-banan. Till Skärholmen och K. Kurva dessutom med byte vid Liljeholmen. Jovisst 173an finns, jag har själv kört den, men den går inte i herrängen och då blir det 144an med byte i Fruängen. Någon sade att man borde förlänga linje 19 till Älvsjö. Ja men det löser bara problemet för dm som skall in till stan, och det känns dessutom väldigt fånigt att åka den omvägen via Hagsätra och Högdalen osv.

Spårtaxi är ännu i sin linda och inte tror jag den kommer på stört och tar mig dit jag vill. Hur många sidospår bygger man för att tillgodose att jag kommer från Blackensvägen 45 till annan destination?

Några tankar om trafiken på andra befintliga spårvägar.

Har man undersökt hur trafikantflödet är på 12an, Tvärbanan, och Lidingöbanan och Roslagsbanan? Självklart har man det, men hur ser det ut?

Visa film på nästa möte hur spåtrafiken flyter i städer i Europa.

Jag avslutar nu med lite egna minnen av spårväg och busstrafik.

Jag bor i Älvsjö men är uppväxt i Örby. Där hade vi fram till att man byggde "Gröna faran" som den kallades, linje 19 Örbybanan från Örby Skola ända in till Slussen. Det var den bästa kommunikation vi hade in till staden. Tvärbanan kan för dem som bor så till, skatta sig lyckliga för det är en modernare variant av de förortsbanor som fanns. Enskedebanan, Mälarhöjdsbanan, måste jag nämna för att både Bengt Hammar och Hans Harlén får kopia på detta.

Busstrafik är bra där det passar. Jag arbetade mellan 1984 och 2002 på SL – Busslink.

Nybodagaraget, senare en kort tid fick vi heta Brännkyrkabuss och därefter blev det Söderort.

Jag har kört de flesta linjer i söderort, även utlånad till Huddinge. Hornsberg och Söderhallen likaså. Det var trevliga år och mina trafikanter fick god service. (någon nämnde endast 2 barnvagnar). Jag klämde in fler och ett stående skämt var att jag kastar hellre ut några vuxna än lämnar barnen utanför. Vill man så kan man.



Om Ni på SL vill kolla vem jag är så knappa in 5843 och checka med Ted Stridsberg, en av många garagechefer. (Även Kjell Hultman var bra) Under has tid konstruerade jag ett portsäkerhetssystem som fungerade perfekt på uppåtgående portar. Ingen sönderkörd port efter det. Även Turistlinjen och abonnemangstrafik hade jag. Men det har inget med spårväg att göra så nu slutar jag mitt CV, som det heter.	
Jag deltog på mötet i Älvsjö igår. Jag vill här framföra mina synpunkter. För det första kan jag inte förstå hur ni så fatalt kan missbedöma intresset så att lokalen blir så underdimensionerad. Om ni vill vara seriösa med att satsa på säkerhet skulle ni blåst av mötet igår och kallat till ett nytt. Det var väldigt många fler på mötet igår än vad som var tillåtet och jag lovar att brandkåren omedelbart skulle utrymt lokalen om de fått vetskap om mötet. Informationen var bra. Det var bra att ni hade med experter som kunde svara. När det gäller dragningen genom Älvsjö så finns det som jag ser det bara 2 alternativ. Långbrodalsvägen/Vantörsvägen eller Älvsjövägen. Trafikmässigt är det säkert bäst med Långbrodalsvägen/Vantörsvägen (störst upptagning, på Älvsjövägen går redan 173an) men det är sannolikt enklast Älvsjövägen trots lera och trafik. Det kan bara bli bättre för de som bor längs med Älvsjövägen om en spårväg innebär minskad biltrafik. De övriga alternativen känns inte genomförbara. Att dra spårvägen genom Älvsjöskogen kommer Älvsjöborna aldrig gå med på. Det finns starka krafter och viljor mot det. Nu ligger det dessutom för utredning om skogen ska bli reservat. Alternativet över Viktoriaparken & Linbodavägen kräver om jag förstår det rätt ett mycket stort ingrepp. Här behöver man sannolikt riva upp ett koloniområde, en park med flertalet träd, passera en skolpaviljong och där riva en gammal allé och sen passera just utanför Långbrodalsskolan.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



Säkerhetsmässigt & bullermässigt är detta helt fel. Miljömässigt så ryker koloniområde & en mycket välbesökt park samt flertalet träd. Om jag förstått saken rätt så ska spårvägen ev. överdäckas från Victoriaparken nästan ända upp till Vantörsvägen. Detta kostar enormt med pengar och kommer inkräkta mycket för de boende i området.	
Jag tycker att det är olämpligt att dra spårvägssträckan längs med Linbodavägen då det finns skolbyggnader längs med den. Situationen för barnens skolväg är redan i höggrad påverkad av biltrafiken. Skolan arbetar tillsammans med trafikkontoret för att skapa säkrare skolväg. Studier som är gjorda har visat att ljudnivån från t ex spårvagnar påverkar barns inlärningsförmåga. Det känns högst olämpligt ur både säkerhet och bulleraspekten, att förlägga spårväg längs Linbodavägen. Jag såg något tidigare förslag på att dra spårvägen via Svartlösavägen (där Johan skytteskolan ligger), även det berör ju skolbarnens skolväg säkerhetsmässigt och bullermässigt. Dessutom skulle det behövas mark/plats för att bygga en till skola i Långbro och Långbrodalsområdet då det är ett stort generationsskifte i detta villaområde. Det är ett pressat läge då det inte finns plats för de barn som bor i området, istället har man fått tagit nödlösningar och pressat in dessa i paviljonger, vilket medför flera konsekvenser, t ex mindre skolgård osv. I förlängningen är det inte hållbart utan det kommer att krävas att politiker och tjänstemän tar fram förslag på mer permanenta lösningar.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Jag var på informationsmötet i Älvsjö igår och vill inledningsvis berätta att jag till skillnad från de flesta andra, som det verkade, är positiv till utbyggnaden. Det kan väl noteras att de flesta (i alla fall många) på mötet var +65 och egentligen knappast berörs med tanke på hur lång tid det kommer ta. Min fråga är egentligen varför man inte byggt detta tidigare, ju förr desto bättre! Många verkade förespråka Älvsjövägen av den	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



anledningen att den ligger långt ifrån där de bor. Jag bor på Pukslagargatan mittemellan Långbrodalsvägen och Linbodavägen och är därför i högsta grad berörd av flera föreslagna dragningar. Jag har dock inställningen, ju närmare desto bättre eftersom jag tänker åka med spårvägen om/när den kommer. Jag kan dock dela synpunkten att Viktoriaparken och sedan via Linbodavägen förbi Långbrodalsskolan till Vantörsvägen inte är ett bra alternativ, välj hellre Långbrodalsvägen som redan är en genomfartsväg men se till att lägga någon hållplats där med. Även om jag egentligen tycker att dragningen i utkanten av Älvsjöskogen vore det bästa förstår jag att det är politiskt omöjligt eller mycket svårt att genomföra den sträckningen och då motståndet skulle bli hårt skulle bygget sannolikt försenas vilket jag inte vill. Avslutningsvis, jag bodde i Gröndal i slutet av 90-talet och var med på mötena då när folk beklagade sig över allt hemskt som skulle hända om man drog spårvagnen genom Gröndal och vi vet ju alla vad man tycker idag, Tvärbanan är en stor succé och den lokala företagarföreningen i Gröndal har spårvagnsspår i sitt märke, trots att man då sa att alla företag skulle gå i konkurs pga de 5(!) parkeringsplatser som försvann. Sammanfattningsvis, jobba på så denna spårväg byggs så snart det går.	
Vi var med och lyssnade på många negativa åsikter om den framtida spårvägen i Långbro. Vi tycker att det är en bra miljöåtgärd och bidrar till ortens utveckling. Dra den kortaste sträckan från Älvsjö via Älvsjö IP och Vantörsvägen och vidare till Fruängen. Området kommer att växa med nya barnfamiljer. De kommer att ha stor nytta av den nya banan.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Med bestörtning har jag tagit del av att ni har på förslag att lägga en spårväg på Linbodavägen. Jag finner detta ytterst olämpligt eftersom det ligger både skolor och fritidshem där.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



tack för ett intressant samråd, här kommer våra synpunkter.

Dragningen Linbodavägen

Vi anser att en dragning via Linbodavägen till Vantörsvägen inte är ett relevant alternativ då det finns allt för många frågetecken.

Först och främst ligger Vivelsskolan och Långbrodalsskolan längs gatan där det går barn från förskoleklass till klass fem. En spårväg direkt inpå skulle innebära en försämrad närmiljö bl a med avseende på bullernivåer samt en radikalt minskad trafiksäkerhet. Redan idag jobbar man hårt från skolan för att minska biltrafiken runt skolan, bl.a. med vandrande skolbussar. Skulle en spårväg läggas bredvid skolan skulle vi vara många föräldrar som inte skulle våga låta barnen gå själva till skolan vilket då dessutom skulle innebära ytterligare biltrafik i området.

Idag är det väldigt många barn som passerar både över och längs med denna väg till och från skolan, både barn som går till Långbrodalsskolan men även barn till Johan Skytteskolan

Dessutom skulle dragningen behöva inkräkta på Viktoriaparken. En värdefull park för oss boende där det finns en lekpark, boulebana samt en stor gräsyta som används av många i området, främst barnfamiljer, förskolor, dagbarnvårdare, hundägare men även många andra. Vi tycker också att det är värt att bevara parken för dess stora lönnar. Längre neråt Älvsjövägen finns det också koloniodlingar.

Vi tycker dessutom att det är helt fel att dra en spårväg rätt igenom ett villaområde som detta, vilket avsevärt skulle förstöra områdets karaktär och lugna atmosfär. Eftersom vägen är så smal skulle, vad vi kan förstå, denna dragning även vara den som innebär störst ingrepp på tomter och fastigheter för oss boende längs sträckningen.

Dragningen längs Älvsjöskogen

Denna dragning känns inte heller lämplig eftersom den skulle innebära inkräktning på Älvsjöskogen.

Älvsjöskogen är hårt värnad av oss boende i Älvsjö och ska inte bebyggas.

Dragningen Långbrodalsvägen

Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



Ska spårvägen dras längs med Vantörsvägen tycker vi att Långbrodalsvägen skulle vara det bästa alternativet fram dit. Vägen har en hel del trafik idag och bussarna som går där idag stör de boende och skulle man då kunna minska ner busstrafiken borde detta vara av värde för dom som bor längs gatan. Dragningen Älvsjövägen Dragningen över Älvsjövägen måste ändå vara det bästa alternativet, där går dessutom buss 173 till Skärholmen idag. Älvsjövägen är hårt trafikerad och borde byggas om och då kan ni se till att samordna de olika trafikslagen. Vägen är bred och det finns gott om plats för att både göra trafikförbättrande åtgärder samt för att få in en spårväg.	
Spårväg är bra både miljömässigt och bullermässigt. Ger möjligen besvär med vibrationer. Spårväg Syd är bättre alternativ än bussar, ger bättre komfort. Det bästa dragningsalternativet enligt min mening är Älvsjövägen. Samtidigare utredningar konstaterat är det ett måste att gräva ner biltrafiken för att ge plats åt spårvägen. Vilket ger en stor miljöförbättring i hela området. Den lösning som råder i dag är helt oacceptabel. Älvsjövägen mot Älvsjö Centrum Det körs mot rött ljus hela tiden.. RÖR INTE ÄLVSÖ SKOGEN!!!!	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Jag var på mötet och lyssnade och lämnade mina synpunkter strax efter mötet, men jag känner att jag ändå vill lämna mina synpunkter skriftligt så här kommer de. Jag vill ha följande dragning av spårväg syd: Ytalternativet Älvsjö station-Älvsjövägen- Långbrodalsvägen- Vantörsvägen-Fruängsskolan-Fruängens Centrum-Södertäljevägen-Trafikplats Bredäng-Skärholmsvägen-Skärholmens Centrum-Kungen Kurva (rakaste vägen till Masmo)-Flemingsberg. Tunnelalternativ 1 Älvsjö station-Älvsjövägen/Herr Stens väg (tunnel	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

börjar)-Linbodavägen/Vantörsvägen (tunnel slutar) resten samma som ytalternativet. Tunnelalternativ 2 Älvsjö station-Älvsjövägen/Långbrodalsvägen (tunnel börjar)-Linbodavägen/Vantörsvägen (tunnel slutar) resten samma som ytalternativet,	
Först har jag några frågor: 1. Hur gör ni en inverkansbedömning av att ta bort fotbollsplanen och en del av Älvsjöskogen vid den sträckningen? 2. Hur skulle det lösas med eventuell biltrafik i samband med en station vid Älvsjöskogen? Idag finns ingen bilväg in dit, inte som skulle kunna användas frekvent iallafall. 3. Skulle man inte kunna dra spårvägen på andra sidan järnvägen, ha stationen vid industriområdet och sedan i tunnel som går upp på Vantörsvägen där den blir bredare? Då påverkas nästan inga hus samt Älvsjöskogen. Kommentar/åsikt: I grunden är jag positiv till en spårväg. Men, jag bor precis vid Älvsjöskogen där gångvägen in till motionsspåren och fotbollsplanerna går. Jag är föräldraledig och hemma till stor del av dagarna och ser därför tillströmningen av folk till skogen både vardagar och helger. Jag skulle uppskatta det till minst 400 pers per dag, allt ifrån dagisbarn ifrån 4-5 dagis i närheten, skolbarn och andra privatpersoner. Det är nästan alltid aktiviteter på fotbollsplanen i veckorna, på dagtid gymnastiklektioner/friluftsdagar och på kvällarna fotbollsträningar, orientering och privata tillställningar. Utrymmet där spårvägen skulle gå och en station skulle ligga används av de flesta Älvsjöbor frekvent, samt ifrån övriga områden runt omkring. Därför anser jag det helt orimligt att dra spårvägen den vägen.	I förstudieskedet görs grova bedömningar av påverkan på omgivningen. Om alternativ Älvsjöskogen tas med i nästa utredningsskede kommer intrångseffekterna att studeras noggrannare. Att dra spårvägen på östra sidan av järnvägen innebär en kostsam passage över/under järnvägen som inte är aktuell i det här läget. Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Alternativet med spårdragning över Victoriaparken i Älvsjö är helt otänkbart, då grönområdet med lekpark och promenadväg används flitigt av dagisgrupper, skolbarn m.fl. Dessutom skulle inte ett dubbelspår rymmas på ytan. En möjlig	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



sträckning kan vara: Älvsjövägen-Svartlösavägen-Vantörsvägen-Fruängen. Eller ge Solberga bättre kommunikationer med en spårvägslinje. MEN Finns det överhuvudtaget något behov av en spårväg genom Älvsjös täta villabebyggelse sätt i stället in fler, miljövänliga mindre bussar med tätare turer!	
Här kommer lite synpunkter rörande spårväg syd i samband med förstudien som presenterats. Undertecknad är boende i Älvsjö och kommer att påverkas av spårvägen. I grunden är jag positiv till att en spårväg dras mellan Älvsjö – Skärholmen – Flemingsberg. Flertalet av dragningsalternativen är dock mindre väl genomtänkta enligt min åsikt. Främst är jag kritisk till de spårdragningsalternativ som går från Älvsjö till Vantörsvägen genom villaområdet. Vägarna i Älvsjö villaområde är allt sedan området byggdes underdimensionerade och en linjedragning efter Långbrodalsvägen eller Linbodavägen skulle negativt påverka övriga trafikslag mycket negativt (bil, buss, cykel). En dragning längs Viktoriavägen, Linbodavägen kommer få flera negativa följder. Viktoriaparken är en av allt färre kvarvarande gröna parkytor i området och den används mycket flitigt av framförallt barnfamiljer året runt. Flera förskolor, skolor (Långbrodalsskolan) ligger för nära spårvägen med säkerhetsrisker för barnen. Gatunätet är för trångt och boende längs spårvägen skulle få en avsevärt försämrad närmiljö. Området har under senare år redan förtätats till bristningsgränsen och en spårväg genom området skulle bara förvärpa det hela. En viktig fråga är även huruvida en dragning genom villaområdet skulle ge fler åkande än om spårvägen drogs längs Älvsjövägen. En gissning är att flertalet resenärer med denna spårväg skulle vara personer som ska passera Älvsjö snarare än stiga på/av lokalt. Jag tror att en förkrossande majoritet av de boende i området skulle föredra att spårvägen drogs i utkanten på området snarare än genom detsamma och att antalet lokalt resande inte skulle påverkas så mycket. En	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



enkätförfrågan till berörda hushåll skulle ge svar på detta. Dragningsalternativet längs Älvsjövägen ser i mina ögon ut att vara det enda logiska. Markyta finns tillgänglig längs stora delar av vägsträckningen. De boende längs Älvsjövägen är redan trafikstörda av biltrafiken och en spårvägsdragnings skulle snarare kunna ge en miljöfördel om den kombinerades med bullerdämpande åtgärder som även minskade bilbullret.	
Rör ej Älvsjö skogen gör Älvsjövägen spräng ner Älvsjövägen och lägg spårvägen över. Lägg ner Älvsjövägen i tunnel och dra spårväg syd över	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Att låta spårväg syd gå igenom villakvarteren i Älvsjö, där det kryllar av barnfamiljer, låter så otroligt dumt och idiotiskt. Och att dessutom låta spåren gå igenom vår fantastiska Älvsjöskog och dela av denna gör ju det hela till katastrofalt projekt. Tänk om! Lägg spåren utanför bostadsområdet och absolut inte igenom vår skog! Vi är, tillsammans med alla våra grannar på Vivelvägen, HELT emot detta att låta spåren gå inne på små villakvartersvägar och igenom skogen. Ni kan helt enkelt inte göra så! Tänk om!	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Vid mötet i Johan Skytteskolan 26/10 hade Älvsjöskogens vänner lyckats samla ihop en så imponerande skara anhängare att vi som vill ha en spårväg inte vågade yttra oss. Visst är Älvsjöskogen viktig, men en spårvägslinje i skogens utkant minskar inte skogen värde i nämnvärd grad. För oss som bor i Långsjö är alternativet med spårväg på Vantörsvägen det bästa alternativet. I väntan på den spårväg som aldrig kommer att byggas ser vi gärna en förbättrad turtäthet på bussarna 141 och 144. Med en eller två bussar per timme under lågtrafiktid är det inte konstigt att den egna bilen framstår som det enda fungerande transportmedlet	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Jag bor med mina två söner och make i Älvsjö. Ert förslag till att dra spårvägen förbi vårt hus och	Förstudien kommer att avslutas under



vidare genom Viktoriaparken har gjort att vi i nuläget är lamstagna vad det gäller vår framtid. I somras hade vi mäklare hos oss med planen att köpa oss ett större hus. Nu när era förslag har blivit känt för allmänheten så har vårat hus värde dalat så det är ingen idé att ge sig på en försäljning i nuläget. När blir det bestämt vilka alternativa vägar som inte kommer att bli aktuella????? Just detta förslag känns förkastligt, och det är inte endast för att vi blir särskilt drabbade, utan också för att barnen i Långbro endast har Viktoriaparken att leka i och att inga barn ska behöva dela utrymme med en spårväg på sina raster. Så skulle det bli om ni tar detta alternativ och lägga spåret förbi Långbrodalsskolan. Sedan när jag har talat med alla jag känner om detta så undrar vi varför. Älvsjö är den förort som har de bästa kommunikationerna i söderort. Nära till pendel en massa bussar som tar oss nästan överallt, bl.a. till tunnelbana Fruängen. Det skulle vara intressant att få veta hur det här arbetet kom till, vem som tyckte att vi behöver detta och vem som inte kan se på kartan att dragningen genom ett trångt villaområde skulle få väldigt tråkiga konsekvenser. Jag var en utav dom som inte fick plats i den alldeles för trånga lokalen ni hade ordnat den 26/10 och jag hoppas verkligen att jag kan komma nästa datum som bestäms, har dock inte fått något hemskickat som eran representant från mötet lovade. Hoppas verkligen att ni tar till er och lyssnar på oss boende. Tack för er tid.	2011. Då beslutas om vilka sträckningsalternativ som fortfarande är aktuella. Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Mitt närområde är Älvsjö-Långbro. För mig verkar den bästa dragningen av en spårväg från Älvsjö station mot Fruängen vara Älvsjövägen mot E4 samt följa i motorvägens närhet ända mot Skärholmen. Då ersätter den i stort buss 173. Övriga bussar som 144, 163 kan då bli kvar. Det viktigaste för mig är att Älvsjövägen sänks och överdäckas från rondellen vid Ericsson till järnvägsviadukten.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



Det är därför viktigt att spårvägsplaner och vägplaner samordnas.	
Söderort förtätas, förtätas och förtätas. Träd och annan natur skövlas på några timmar för att ge yta åt höghus, radhus, låghus, parthus, slottshus, lådhus... Vi invånare förlorar mer och mer av "Naturen i vardagen" s.a.s. ; en dunge, en plättgräs, en pyttig park, en kulle ~ ALLT SKA BORT!!!! Vi blir fler och fler ~då blir det än viktigare att åtminstone få behålla EN bit mark som vi alla måste valfärda till för att få uppleva lite trädsus och se annat än fasader. Älvsjöskogen är mycket viktig att bevara för våra själar och kroppar . Byggspår och stationsanläggning där vandrar "betongcivilisationen" snart in i hela skogen; allehanda "intressen" börjar exploatera. T.o.m. New York tafsar inte på sitt vidsträckta Central Park. Ju fler vi blir desto mer behöver vi någon yta att andas i /på –utan kommers! RÖR INTE SKOGEN!!	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Jag bor på Herr Stens väg. Jag tycker det vore omänskligt om man skulle gå in och meja ner och förstöra den äldsta vägen (järnvägsgatan) i Älvsjö. Villaägarna på andra sida vägen skulle också få en sämre och bullrigare miljö! Det måste ju finnas andra vägar att gå, Älvsjövägen exempelvis, där man ej behöver göra stora ingrepp i miljön. Det finns ju andra ställen med mycket sämre kommunikationsmöjligheten. Härifrån finns det ju allt! Dessutom den svindlande tanken att gå genom Älvsjöskogen, som är så viktig för både Älvsjö- och Huddingebor!!! Man kan ju också täta 173 turer det orsaka minst skada!	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Det vore ju trevligt med en spårväg i våra södra förorter. Men, inte till priset att gamla fina egna hus skall rivas eller att Älvsjö -skogen ska naggas i kanten. Så det alternativet kan vi stryka. Det bästa för oss i Långsjö och Herrängen vore en dragning Långbrodalsvägen och fortsättning på Herrängsvägen och sedan som buss 144:ans sträckning till Fruängen. Men det alternativet har ni kanske inte tänkt på.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



Alternativen med Vantörsvägen och ännu värre med Älvsjövägen är ju alldeles för långt borta för oss. Om spårvägen hamnar på Älvsjövägen eller kanske ännu längre bort i Solberga t.ex. måste vi i Herrängen och Långsjö få ett annat alternativ. T.ex. skulle ju buss 144 kunna dras ända till Kungens Kurva och Skärholmen. Den skulle också behöva ha bättre turtäthet, som sämst var 15:e minut. Turtätheten gäller även buss 141. (Säg nu inte att det inte finns tillräckligt underlag, vem vill vänta på en buss som går var 30:e minut eller en gång i timmen, då tar man bilen istället) Jag tror att många fler skulle ta bussen om det blev tätare trafik. Se bara på 12:an i Bromma Och vi ska ju minska biltrafiken, eller hur? Detta alternativ skulle ju bli betydligt billigare också, inga anläggningskostnader alls. Vi uppskattar att ni kallar till samråd och att alla får tycka till!	
Synpunkter angående förslag Spårväg Syd Undertecknad var närvarande vid mötet i Johan Skytteskolan för ett par veckor sedan. De förslag som då presenterades väckte bland de närvarande starka reaktioner. Att dra en spårväg utmed järnvägen till Älvsjö Gamla Idrottsplats är helt förkastligt. Älvsjö är ett gammalt villaområde som började byggas ca år 1900. Att förstöra området med spårväg är en förolämpning mot de som personligen kommer att drabbas. Vilka är tänkta att använda sig av den hållplatsen? Starka misstankar finns bland oss boende i området att detta blir första steget mot en bebyggelse av villor på idrottsplatsen som ju gränsar till Älvsjöskogen. Vi som bor i Älvsjö har kämpat i årtionden för att Älvsjöskogen inte ska bebyggas utan i stället bli naturreservat. Vi behöver vårt grönområde! Vad gäller Älvsjövägen så har det sedan 60-70-talet funnits önskemål från de boendes sida om att lägga vägen i tunnel. Denna fråga har stötts och	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



blötts hos politikerna men det har hela tiden hävdats att det saknas pengar. I och med att det nu pågår byggnation av bostäder utefter järnvägen där tidigare infartsparkering låg, rondellen ska byggas om till fyrvägskorsning m m är det allra klokaste som kan ske att man bygger om Älvsjövägen, drar spårvägen via Älvsjövägen - Svartlösavägen mot Fruängen. Då kommer man äntligen ifrån det mångåriga diskussionsämnet och problemet. Med stor sannolikhet kommer väl även gärdet vid Ericssons byggnader att på sikt bebyggas med bostäder vilket ger ytterligare trafikanter. Alternativet med buss i egen bussfil kan tyckas ännu klokare ur flera aspekter. Dels utgår jag från att det är ett mera flexibelt och billigare alternativ än spårbunden trafik där man ju "bygger fast sig". Syftet med Spårväg Syd är väl ändå att nå så många trafikanter som möjligt till rimliga kostnader?! Jag hoppas och tror att det finns en förståelse och respekt för de synpunkter som kommer att framföras från oss som bor i Älvsjö.	
Synpunkter på förstudie Spårväg Syd Undertecknad är boende i Långbro och önskar med detta mejl lämna synpunkter (samt förslag) på förstudiens alternativa linjesträckningar för Spårväg Syd. Först vill jag framföra det positiva med att SL utreder Spårväg Syd. En spårvägslinje som knyter samman större arbetsplats- och bostadsområden med tunnelbana och pendeltåg i söderort är efterfrågad och efterlängtd. Ett "studiebesök" på stombusslinje 173, som delvis trafikerar den föreslagna linjesträckningen, visar på behovet av ökad kapacitet i sydvästra Stockholm. Förstudien visar ett flertal alternativa linjesträckningar av spårvägen mellan Älvsjö och Fruängen, de har gemensamt att spåren antingen måste dras via Älvsjövägen eller via Vantörsvägen. Det senare alternativet innebär bl a en dragning via Älvsjöskogen eller Vivelvägen. Min uppfattning är att linjesträckningen via Älvsjöskogen inte är genomförbar, dels för att allmänhetens motstånd är stort och dels för att	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



upptagningsområdet är alldeles för litet. Dessutom kan skogen tänkas bli klassad som naturreservat inom en snar framtid - SL bör därför utreda mer realistiska alternativ.

Att dra spårvägen via Vivelvägen är sannolikt genomförbart, men även den dragningen kommer förmodligen att ifrågasättas starkt p.g.a. närheten till bostäderna i området och risken för att den nyupprustade Vivelparken påverkas. Jag anser dessutom att den linjesträckningen är mindre lyckad eftersom upptagningsområdet blir litet, syftet med den sträckningen tycks bara att på något sätt nå Vantörsvägen.

Sammanfattningsvis anser jag att den enda realistiska linjesträckningen som föreslagits är via Älvsjövägen, d v s just den väg som stombusslinje 173 trafikerar idag. Vägen är bred och medger utrymme för två spår, spårvägen kan utnyttja sin stora fördel som ett snabbt transportmedel med hög kapacitet och risken för protester är lägre om bullerskydd sätts upp (vilket redan behövs i nuläget). Om spåren dessutom dras så att de når Älvsjö station *söderifrån* kan en framtida förlängning till Liljeholmen via Västberga/Årstadal möjliggöras. Spårväg Syd skulle då antingen kunna knytas samman med Tvärbanan eller vända i närheten av Cementas anläggning vid Liljeholmen (där det finns industrispår). Detta skulle innebära väsentligt förbättrade resvägar för söderort eftersom restiden mellan Älvsjö och Liljeholmen är oacceptabelt lång - dessutom skulle det skapas nya bytespunkter mellan olika transportslag.

Utöver detta föreslår jag även att SL bör utreda på en alternativ sträckning via Solberga (Folkparksvägen), därigenom skulle upptagningsområdet för spårvägen öka väsentligt och kapaciteten öka jämfört med dagens hårt belastade busslinje 142.

Bifogad fil illustrerar de ovan nämnda linjesträckningarna - den blå linjen visar SL:s utredningsalternativ som leder via Älvsjövägen (med möjlighet till förlängning mot Liljeholmen i detta förslag), den rosa linjen visar förslag till en



linjesträckning via Folkparksvägen i Solberga. Båda alternativen leder via Mickelsbergsvägen mot Fruängens tunnelbana/bussterminal (att dra spårvägen via Västertorp anser jag vara meningslöst). De olika alternativen väster om Fruängen tar undertecknad inte ställning till.	
Spårväg syd bra men inte in i Älvsjöskogen. Brännkyrka Centerpartiavdelning ser mycket positivt på Spårväg syd. Den behövs för att binda ihop områdena med en attraktiv och miljövänlig kollektivtrafik. Däremot säger vi nej till den föreslagna dragningen från Älvsjö – utefter järnvägen och in i Älvsjöskogen, med hållplats i Älvsjöskogen. De gamla villorna, som är en del av Älvsjös gamla villabebyggelse utefter järnvägen måste troligen rivas för att få plats med Spårvägen, vilket skulle vara en kulturell katastrof. Det finns ingen anledning att fortsätta utreda alternativet med dragning av Spårväg syd in i Älvsjöskogen. Stadsmiljöborgarrådet Per Ankersjö(C) har nyligen initierat en utredning om Älvsjöskogen som naturreservat och de övriga stadshuspolitikerna verkar nu även positiva till att Älvsjöskogen blir ett naturreservat. Spårvägen skall vara snabb men samtidigt vara tillgänglig för så många människor som möjligt. I Älvsjöskogen bor det inte särskilt många människor! Tid och kraft bör därför läggas på att utreda de övriga alternativen samt finna andra lösningar. Brännkyrka Centern har inte tagit ställning till övriga redovisade alternativförslag men vi önskar även att SL kommenterar en tänkbar dragning från Älvsjö via Johan Skyttes väg – f.d. Långbro sjukhus område – Fruängen alternativt Johan Skyttes väg – Svartlösavägen – Vantörsvägen - Fruängen. I det fortsatta arbetet med planering av Spårväg syd måste andra alternativ till sträckning utredas. Ingen spårväg i Älvsjöskogen!	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



Jag är boende i Älvsjö och har några synpunkter kring Spårväg Syd.

Jag tycker att det är hög tid att prioritera sträckor där framförallt barn, men även vuxna, kan röra sig utan risk att bli påkörda. Vi har idag ett problem med övervikt och fysisk inaktivitet och en långsiktigt förebyggande åtgärd bland andra är att säkra möjligheter för vardagsmotion. I villaområdet mellan Älvsjö och Fruängen är det ont om sträckor där barn kan cykla på cykelbanor, vilket man uppmärksammas på exempelvis när ens barn ska lära sig cykla. Många kör förbluffande fort med sin bil trots att det är små gator i ett bostadsområde där många barn rör sig. När man går till fots måste man passera över ett stort antal gator på sin väg till skola eller förskola. Om Spårväg Syd dras på någon av de föreslagna sträckorna genom villaområdet tycks det som att det kommer att påverka promenad- och/eller cykelvägen till förskola och skola för ett stort antal barn, samt miljön precis intill en rad skolor och förskolor. Även om man kunde hoppas att spårvägen skulle vara i vägen för bilarna och på så vis verka hastighetssänkande så är den inte i sig särskilt motionsbefrämjande. De föredömliga cykelbanorna längs Vantörsvägen riskeras att minskas eller tas bort. Dessa är uppskattade dels för att de underlättar barnens väg till skola/förskola, dels för att de möjliggör en hyfsat obruten cykelväg till Långbro Park och Fruängen samt vidare därifrån.

För att fortsätta så har jag svårt att se hur det, ur trafikanternas synvinkel, skulle vara motiverat att dra spårvägen genom villaområdet. Till att börja med är inte området extremt tätbefolkat eftersom det fortfarande, trots byggherrars och kommunens ansträngningar, övervägande består av enfamiljshus. Med andra ord är det inte en jättestor mängd människor som kommer att nyttja spårvägen just här. Visst är det smidigt att snabbt komma till tunnelbanan i Fruängen eller

Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



pendelstationen i Älvsjö, men det går idag bussar som inte tar särskilt lång tid och som har täta avgångar i rusningstid. Det är sällan som man blir utan sittplats och i de fallen är det enbart en kortare sträcka som man måste stå upp. Att åka med spårvägen till Kungens kurva tror jag inte är ett reellt alternativ för de flesta boende i området. Majoriteten har tillgång till bil och när man åker för att handla i ett område som Kungens kurva behöver man bilen för att kunna ta sig hem med de inhandlade varorna. Till Flemingsberg har vi redan utmärkta kommunikationer genom pendeltåget från Älvsjö station.

För trafikanterna tror jag att det är betydligt mer angeläget att binda ihop tunnelbanelinjerna i söderort med varandra och Älvsjö station. Då menar jag samtliga gröna och röda linjer, exempelvis Skarpnäck-Hökarängen-Hagsätra-Älvsjö-Fruängen-Bredäng. Där finns det enorma tidsvinster att göra som kollektivtrafikresenär! Vill man sedan fortsätta och dra den till Kungens kurva och Flemingsberg så är väl det ett bra komplement.

Om Spårväg syd ska dras enligt något av de givna förslagen anser jag att dragningen längs med Älvsjövägen är den minst dåliga. Jag hoppas innerligt att man inte är allvarlig med att överväga en förstörelse i kanten av Älvsjöskogen, det enda skogsparti och sammanhängande grönområde vi har. Att behålla den intakt är betydligt mer angeläget än en förbindelse som vi som är boende i området inte har behov av. Detta med hänvisning till det jag inledde med, behovet av ökade möjligheter till fysisk aktivitet men också till rekreation och allmänt välbefinnande. Det är svårt, för att inte säga omöjligt, att återskapa dessa möjligheter när man en gång utplånat dem och vi behöver alla mer, inte mindre av detta.

Rör absolut inte Älvsjöskogen och gamla IP. Vi vill inte ha mer bebyggelse i vårt fina område för det blir det nog om det först blir en hållplats där. Inte bra att behöva ta tomter eldelar av villaägare

Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



längs järnvägen! Riva vissa hus också. Inte många som kan utnyttja hållplatsen heller. Inget bra förslag. Lägg hellre en spårväg från Älvsjö stationen och längs Älvsjövägen bred nog. Samarbeta och lös Trafik....? Mellan Johan Skyttes väg och sjätte november väg. Där finns fyra filer, ta två till spårväg och två för bilar inga tomter behöver tas och låt den gå till svarlösaväg också bred och den fram till vantörsvägen mot fruängen. Många kan utnyttja spårvägen. Nybyggen vid svartlösaväg och längbrosjönhusområde och skolan och fotbollsplanen , ny stor. Ni behöver inte ta tomter och reta upp medborgare och fler kan utnyttja spårvägen och det är väl meningen med det hela.	
Som boende i Älvsjö tycker jag det är viktigt att säga vad jag tycker om dragningen av Spårväg syd genom Älvsjö. Dragningen via Älvsjö skogen är jag helt emot pga att Älvsjö skogen är den yta i området där folk kan springa, promenera, ha majbrasa, picknicka, spela fotboll, åka pulka, åka skidor, skolorna och förskolor har olika träffar och en hel del annat. Där ska helt enkelt inte spårvägen gå. Jag tycker inte heller att dragningen via Långbrodalsvägen är bra. Långbrodalsvägen är väldigt "backig". Vilket gör att sikten är dålig och har för flera år sedan lett till att ett barn blev påkört och fick hjärnskador. Idag passerar skolbarn över Långbrodalsvägen som idag i den "backiga" delen har en hastighetsbegränsning om 30 km/h. När det gäller spårvägstrafik så har spårvagnen förtur dvs. att det är barnen som måste se upp. Detta är en orimlig begäran av mindre barn. Jag tycker inte heller om dragningen via Linbodavägen då den passerar två skolor. Gatan är smal idag och barnen rör sig på Linbodavägen flera gånger per dag när de t.ex. går till gymnasien eller ska leka på Vivelängen, spela fotboll eller leka i Spindelparken. Det är inte lämpligt att dra en spårväg tvärs igenom barnens lek och skolmiljö.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



Mitt förslag är att dra spårvagn syd via Svartlösavägen för att sedan svänga av åt höger in på Vantörsvägen. Här kommer dock nästa problem. Jag har hört att det tillstånd som finns för spårdragningen är på samma sida som Långbro Park. Det skulle vara mycket lämpligare att spårvagnen gick på andra sidan Vantörsvägen. Det är inte rimligt att spårvagnen går förbi ingången till dagiset och tar bort parkeringar för de boende i Långbroparken. Om man drar spårvagnen på andra sidan Vantörsvägen/samma sida som Långbropark så måste det finnas säkra övergångar för alla de barn som kommer från Herrängens skola/Herrängen när de ska ha gympa, simma osv. i Långbro hallen. Här är det också många barn i rörelse varje dag. Annars är jag positiv till Spårväg syd men det är viktigt att den dras på bästa sätt med god säkerhet och utan att förstöra en fantastisk närmiljö.	
Vi på mullegården använder Älvsjöskogen i vår verksamhet i friluftsförskolans Mulle- och Knytteskolor samt i övrig pedagogisk verksamhet med barnen. Skogen är ett fantastiskt verktyg för att utveckla barns förståelse för människans del i ekosystemet, respekt för allemansrätten och vilja att lära mer om och vistas i utomhusmiljö. I skogen lär vi med hela kroppen och alla våra sinnen, vi lägger grund för en naturlig önskan att värna om och bevara naturen i vår närmiljö. För vår verksamhet vore det katastrofalt om vår äng och vår grillplats, där vi lagar mat med barnen har föräldramöten osv. blev obrukbara på grund av en spårvagnsbana	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
För vem kommer denna spårväg vara till nytta jag tror inte att vi som bor i Älvsjö är i behov av att ha en spårväg som går igenom vårt villaområde, det finns bussar som klarar detta och som redan går dessa sträckor. Det finns ju en anledning till att vi en gång köpte ett hus i just Älvsjö och det är att det var lugnt att bo här som barnfamilj och vi vill att det så ska förbli .	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Det räcker med att det slås upp smyg radhus, parhus flera stycken på en och samma tomt och radhus på fotbollsplaner ska det dessutom komma en spårväg som går igenom området så måste det rivas en del hus, och vårt villaområde är inte längre ett villaområde Jag fattar inte vad ni som planerar detta tänker på, det finns mycket annat som ni borde kunna göra. Ta Älvsjövägen tex varför grävs inte denna ned som det har snackats om i flera år och dra någon typ av spårväg i samband med detta.	
Jag var på mötet i Älvsjö den 30/11 och blev förvånad över alla negativa villaägare i Älvsjö. De som är positiva går nog inte på möte och det finns också både flerbostadshus och hyresrätter. Själv bor jag i Fruängen och tycker det blir mycket bättre med en spårväg än en buss. Då kan man läsa på tåget utan att må illa. Jag vill kunna åka snabbt och enkelt till Älvsjö för att ta pendeltåg till stationer både norrut och söderut. Jag vill åka snabbt och enkelt till Skärholmen och Kungens kurva för att handla och gå på bio i Heron City. Jag vill inte åka på sightseeing genom villaområden och köper varken möbler eller tv så ofta. Det blir fantastiskt med en spårväg som binder ihop dessa välbesökta platser, färre bilar ger bättre luft och mindre buller.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Idén med att skapa Spårväg syd och möjliggöra en enklare resväg är i grunden mycket bra. Men jag till er & övriga som bestämmer om att absolut inte förlägga spårvägen + stopp vid Älvsjöskogen. Mina barn , 3 stycken , går på Mullegården en förskola "i ur & skur" , precis belägen vid gamla IP Älvsjöskogen. Den förskolan jobbar aktivt med att få barnen att lära sig om naturen och få dem att uppskatta den. Känna, lukta, lyssna, titta och tom ibland smaka! Flera gånger per vecka är de ute på äventyr med Mulle i Älvsjö skogen . Beröva dem inte det! De och vi vill inte ha en spårväg , att titta, känna, lyssna och definitivt inte smaka på!!!	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



Förstudie spårvagn syd Samråd synpunkter Det kan bli bra med spårvagn mellan Älvsjö och Fruängen. Men det är inte bra om den dras på ett sådant sätt att den förstör bebyggelsen . Vantörsvägen skall utnyttjas så mycket som möjligt. Direkt från Älvsjö station eller via Långbrodalsvägen. Dragning via Linbodavägen är direkt förkastligt av följande orsaker, 1. Gatan är mycket smal och rymmer inte en dubbelriktad spårväg. Biltrafik kommer inte bli möjlig. 2. Husen ligger mycket nära gatan. Det skulle bli ytterst störande med spårvagnstrafik. Boendemiljön skulle bli mycket dålig. Ett helt område skulle förstöras. 3. Från Älvsjövägen går spårvägen genom Victoriaparken. Den kommer att bli obrukbar om det går ett spår rätt igenom parken. Victoriaparken är en grön kil som utnyttjas mycket av både barn och gamla. 4. Vivelparken blir förstörd. Den vackra allen vid Vivelskolan försvinner. 5. På Linbodavägen finns två skolor Långbrodalsskolan och Vivelskolan. Hela dagarna rör sig barn till och från skolan på Linbodavägen. Många har vissa lektioner på Johan Skyttesskolan. Det blir en mycket farlig trafikmiljö med spårvagnar tätt intill skolgården.\	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Som boende i Långbro, Älvsjö så måste jag opponera mig mot planerna att dra in spårväg i bostadsområdena. Vi har redan idag bra kommunikationer med buss 144 så någon spårbunden trafik finns det inte behov av härinne. Med tanke på områdets struktur och lugn så skulle detta även förfula omgivningarna, ställa till med mer oväsen samt bli ett farligt moment i alla barns vardag i området. Just barnen är nog den viktigaste orsaken till mitt motstånd då just villakvarteren här ständigt fylls på med nya barn, vilket även märks i och med problemen med förskoleplatser. Att då stoppa in	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



spårbunden trafik med dess problem med att bromsa och väja för lekande barn i villakvarter verkar helt idiotiskt. Vi har pendeln City-Flemingsberg, T-bana City-Fruängen/Skärholmen + en mängd busslinjer som hjälper oss kollektivare. Spårväg syd må vara bra för vissa, men för det stora kollektivet är jag tveksam. Och ABSOLUT ingen spårväg inne i bostadsområdena, vare sig i Älvsjö, eller i någon annanstans.	
Ang dragning av spårväg syd från Älvsjö till Fruängen Jag anser att det med alla förslag som föreligger är olämpligt att dra spårvägen genom Långbro. Det är ett småskaligt villaområde och en spårväg skulle medföra ett alltför stort ingrepp. Detta gäller både dragningen längs Herr Stens väg, längs Linbodavägen och längs Långbrodalsvägen. I dragningen längs Herr Stens väg blir det oacceptabla ingrepp i den värdefulla Älvsjöskogen. I dagningen längs Linbodavägen görs ingrepp i Viktoriaparken som idag nyttjas av massor av barn. Dessutom passerar spårvägen flera skolor där det redan idag är stora trafikproblem. Även dragningen längs Långbrodalsvägen anser jag är olämplig då det kommer att störa omringboende och miljön alltför mycket. (Här ifrågasätter jag också att det – om man väljer denna dragning - görs så få hållplatser vilket gör att det känns som om hela spårvägen görs för boende på Långbro Sjukhusområde.) Långbro är ingen lämplig stadsdel för att dra en spårväg igenom anser jag!	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Det verkar inte genomtänkt att dra in spårväg in på smala Linbodavägen där det finns en hel del barn aktiviteten. Vad vinner man med spårvägen här? Det måste finnas så mycket bättre lösningar (modern teknik?)	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Synpunkter till att dra tåget på Svartlösavägen. Svartlösavägen är en stor genomfartsled för	Se SL kommentar på sammanfattningen av



långsjö, Herrängen och långbro stora delar av Älvsjö. Den "leden" behöver vi ha. Vägen är en brandväg för brandkåren så dom snabbt kommer fram. Svartlösavägen består av gammal sjöbotten. Redan idag skakar husen vid tung trafik. Kommer den att klara av ett tungt tåg? Många skolbarn passerar Svartlösavägen för att komma till Älvsjös 4 skolor. Det ligger även skolor, dagis på Svartlösavägen. Det är många små tvärgator till Svartlösavägen vilket kräver mycket säkerhet från tågen Och även mycket buller när tågen passerar alla smågator pling från ljudsignalerna.	inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Absolut inte spårväg eller buss utifrån Linbodavägen! Se mitt mail av den 15/10 2010 ... skolor, fritids, dagis m. m. Dessutom: Underlag finns ej Förslag: utöka busstrafiken på Långbrodalsvägen. Låt 144 an ha täta turer, minst var tionde minut från tidig morgon till sent på kvällen och även turer nattetid köp in fräscha och miljövänliga bussar	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Med anledning av de föreslagna sträckningarna som presenterats rörande dragningen av Spårväg syd meddelar jag nu min åsikt. Som jag ser det finns det bara ett enda rimligt förslag på sträckning och det är utmed Älvsjövägen. Jag och min familj har tidigare bott i en av de fristående villorna på Älvsjövägen och som jag ser det så skulle en dragning av spårväg där enbart förbättra situationen för de boende. Trafiksituationen där är idag en katastrof (som alla känner till) och med en spårväg i anslutning så kanske det troligen föra med sig ett lugnare tempo på trafiken och då automatiskt mindre trafik. Hur man ens har kommit på tanken med att dra sträcken över Linbodavägen, mitt inne i ett villaområde, är för mig helt obegripligt. Det skulle påverka och förstöra boendemiljön för en stor mängd barnfamiljer och med största sannolikhet göra villaområdet där i kring betydligt mycket mer otryggt än vad det är idag. Jag vet att många människor i Älvsjö har åsikter	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



om spårväg syd. Jag hoppas verkligen att ni tar till er av dessa.	
Vi vill gärna lämna ett protestinlägg till ett av de förslag som lagts fram rörande dragningen av spårväg syd. På det stora hela är vi inte emot projektet, men när vi såg förslaget att dra spårvägen i Älvsjöområdet längs Linbodavägen - då menar vi att det är helt fel tänkt. Vi som bor längs Linbodavägen vet att det förutom att det är en smal väg också är en av områdets idag mer trafikerade vägar. Närheten till skolor, dagis, BMX-banan, fotbollsplan och gymnastikhall gör att det kring Linbodavägen vistas mycket barn, med eller utan föräldrar, cyklar, bilar, mopeder och gångtrafikanter i övrigt. Det lär inte spårvägen avlasta då det i hög utsträckning rör sig om boende i närområdet som har ärenden hit. Tidvis är det svårt att ta sig fram, och det blir svårt med sikt och många riskabla omkörningar sker dagligen. Vi som bor här har bevittnat flera bil- och cykelolyckor med barn inblandade, och sedan länge insett att Linbodavägen är övertrafikerad i förhållande till sin storlek. Att därtill trycka in en spårväg på denna smala väg är helt orealistiskt. En spårväg måste placeras på en bredare väg, t.ex. Långbrodalsvägen eller varför inte Svartlösavägen som inte ens nämns som förslag (vi vill gärna veta varför!). Där torde också upptagningsområdet vara större. Vi är långt från ensamma om denna synpunkt, och hoppas och antar att Linbodavägsförslaget faller på sin orimlighet	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Sträckan Solberga–Vantörsvägen via Linbodavägen Vi bor på Linbodavägen och har följande synpunkter på de förslag som framförts från SL:s sida angående alternativa sträckor inom Älvsjö-Långbrodal. Som vi har förstått det hela finns det två huvudalternativ till förbindelse mellan Skärholmen och Älvsjö station. Den ena är Älvsjövägen och	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



den andra är Vantörsvägen. Vi är endast berörda av alternativet med Vantörsvägen.

Om man väljer att dra linjen via Vantörsvägen uppkommer behov att förbinda Vantörsvägen med Älvsjö station. Enligt det nu aktuella förslaget skulle detta kunna ske på tre sätt; antingen via Älvsjöskogen eller via Långbrodalsvägen eller via Linbodavägen.

Som vi förstår kan alternativet via Älvsjöskogen med all sannolikhet betraktas som överspelat med tanke på att staden nu ska utreda möjligheterna att bilda ett naturreservat där. Dessutom lär Trafikverket inte vara så intresserade av detta, då det stör stambanan.

Då återstår de båda övriga alternativen; Långbrodalsvägen eller Linbodavägen.

Vid samrådsmöte i Älvsjö den 26 oktober 2010 framkom en hel del kritiska synpunkter från dem som bodde i närheten av Viktoriaparken och dem som har barn i Långbrodalsskolan. Vi bor mitt emot skolan och kan bara instämma i den kritiken. Härutöver skulle vi vilja framföra följande.

Vid samrådsmötet sades att spåret inte skulle gå i gatuplanet utan i en tunnel under Linbodavägen i dess sträckning ner mot Vantörsvägen. Tunneln skulle enligt uppgift anläggas genom den s.k. cut and carve – tekniken, dvs. att man först gräver ur vägen och sedan täcker med betongelement.

Linbodavägen är en mycket smal väg och utmed vägen finns ett femtontal fastigheter som är helt beroende av vägen. Oavsett vilken metod man använder sig av vid anläggandet av en spårväg utmed Linbodavägen, kommer de flesta fastigheterna som är beroende av vägen att behöva lösas in för att kunna genomföra själva bygget. Det paradoxala i sammanhanget är att behovet att lösa in fastigheterna enbart är betingat av tillgången till projektområdet under byggtiden, inte för den trafik som därefter ska bedrivas.

Några av fastigheterna, däribland vår, är nybyggda. Att bli tvungna att flytta skulle vara en uppoffring för vår del som inte står i rimlig proportion till den eventuella nytta som spårvägen skulle innebära. Om man nödvändigtvis ska ha en



spårvägsförbindelse mellan Skärholmen och Älvsjö station, torde en sträckning utmed Älvsjövägen vara den enda realistiska. Vi har överhuvudtaget mycket svårt att förstå att alternativet Linbodavägen ens har kommit på tal. Enbart kostnaden för inlösen av fastigheter uppgår med all sannolikhet till femtio miljoner kr, vilket får betraktas som ett tämligen betydande inslag i etableringskostnaden ! Vi förutsätter att vi kommer att hållas informerade i egenskap av direkt berörda sakägare om den fortsatta hanteringen i processen.	
Synpunkter på spårväg syd från boende i området Älvsjö. Villaområdet i Älvsjö är idag väl försett med lokala kommunikationer med hjälp av bussar. Tre busslinjer 144, 163 och 141 betjänar området väl och vi kan snabbt ta oss till våra knutpunkter d.v.s. Älvsjö Station, Fruängen eller Telefonplan. Det är ett väldigt begränsat lokalt befolkningsunderlag som skulle ha nytta av en spårväg inom området. Många har dessutom redan idag kort gångavstånd till Fruängen eller Älvsjö Station. De trafikanter som vill ta sig tvärs, vill ju ha snabba transporter mellan knutpunkterna. En spårväg genom det relativt sett glest befolkade villasamhället via exempelvis Vantörsvägen skulle ge en förlängd restid och upplevas som att man åkte med "mjölk bilen" som stannar vid varje mjölkpall eller gatukorsning och som måste sakta ner i de skarpa kurvorna och i övrigt hålla låg hastighet p.g.a. närhet till skolor och daghem med många barn ikring. Resande som åker med pendeltåg till eller från Älvsjö Station vill ha en snabb förbindelse till och från Skärholmen/Kungens Kurva eller vidare! Den snabbaste, raka och bästa vägen, är den via Älvsjövägen som har gott om utrymme för en spårväg, via Fruängen och vidare mot	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Skärholmen.	
Tysta stationer /varningssystem! Varningsklockor blir mycket mer störande i ett villaområde jämfört med område med flerfamiljhus. Vi vill kunna leva "villa'n" och vara ute på tomten utan att(oläsbart) Viktigt! X spårvägen har färre stationer än buss. Ska enligt uppgift i mötet (Älvsjömässan) sannolikt gå långsammare. Vidare inte fler avgångar. Detta ger totalt sämre tillgänglighet för oss som bor i Herrängen /Långbro/Långsjö. Varför då drar spåret längs Vantörsvägen? Det måste då vara bättre att få så kort restid mellan Älvsjö och Fruängen och utnyttja Älvsjövägen!	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Det är klart att en spårvägslinje bör knyta ihop pendeltåg och olika T-banegrenar. Släpp ambitionen att flertalet villaägare ska ha nära till sin spårvagn. En sådan lösning ställer till med mer olägenhet än trivsel. Ett tätt villaområde är inte rätt miljö för en spårvagn och Nockebybanan snirklar inte heller runt bland alla små villavägar. För denna aktuella spårutbyggnad så är den lämpligaste sträckningen att lägga spåren utefter Älvsjövägen för att knytta ihop Älvsjö med Fruängen-Skärholmen. Men på denna del av förbindelsen skall kostnaden noga vägas mot de utmärkt fungerande busslinjer som finns idag och som då ändå till stor del måste finnas kvar!	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Mina synpunkter begränsas till föreslagna alternativ i centrala Älvsjö/Långbro mellan Älvsjö och Fruängen. Föreslagna alternativ saknar stöd i gällande översiktsplan Mellan Älvsjö och Fruängen föreslås som jag tolkar det fyra alternativa sträckningar. Jag kan konstatera att endast en av dessa har stöd i gällande översiktsplan för Stockholms stad, nämligen sträckan från Älvsjö station söderut längs stambanan och sedan via Älvsjöskogen och Vantörsvägen till Fruängen. Denna sträcka har tidigare varit föremål för samråd och godkänts av kommunfullmäktige i Stockholm. Någon motivering till varför förstudien föreslår avvikande	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

sträckningar som inte har stöd i översiktsplanen har inte presenterats.

Dagens kollektivtrafik mellan Älvsjö station och Fruängen kontra Spårväg Syd

Sträckan Älvsjö station och Fruängen trafikeras idag av tre busslinjer, 144, 163 samt 173. Dessa erbjuder en finmaskig spridning över stadsdelen som ger korta gångavstånd till hållplatser och en rimligt hög turtäthet. Följande data har hämtats från SL:s turlistor och avser rusningstrafik.

Linje 144 har 18 hållplatser på sträckan som trafikeras med 20 min intervall med en restid Älvsjö station – Fruängen om 16 min.

Linje 163 har 18 hållplatser på sträckan som trafikeras med 15 min intervall med en restid Älvsjö station – Fruängen om 13 min.

Linje 173 har 5 hållplatser på sträckan som trafikeras med 11 min intervall med en restid Älvsjö station – Fruängen om 9 min.

Spårvägen avsedd att vara en snabb förbindelse mellan Älvsjö och Fruängen, Kungens Kurva – Flemingsberg. Detta innebär att spårvagnen kommer att framföras med relativt hög hastighet och med få mellanliggande stopp för hållplatser. Det alternativ som nämns är ett snabbbussystem som även detta kommer att framförs med hög hastighet och likaledes med få mellanliggande hållplatser. Spårvägen/snabbussen är därför inte anpassade för att betjäna det vidsträckta och relativt glest befolkade Älvsjöområdet.

En utbyggd spårväg syd mellan Älvsjö station och Fruängen medför höga investeringskostnader och dito driftkostnader. Detta kommer med största sannolikhet att medföra besparingar i form av indragning av annan parallellgående kollektivtrafik. Resultatet av detta blir att kollektivtrafikförsörjningen av stadsdelen försämras radikalt då Spårväg Syds huvudsakliga ändamål är att binda samman Älvsjö station med Kungens Kurva respektive Flemingsberg och inte att förse stadsdelen Älvsjö lokalt med nära och bekväm kollektivtrafik.

Slutsatsen är att spårväg Syd innebär en försämrad standard för majoriteten av de



kollektivresor som Älvsjöborna gör.
Alternativ via Långbrodalsvägen
I förstudien redovisas ett alternativ med spårväg längs Långbrodalsvägen. Vägen ser på kartan rak och bred ut, men sanningen är att vägen är smal vid vissa passager och är försedd med ett antal branta backar, ett flertal fyrvägs korsningar samt ett otal tomtutfarter.
Långbroområdet är beläget på en platå med en stor nivåskillnad mot Älvsjövägen, exempelvis är lutningen på Långbrodalsvägen mellan Blackensvägen och Johan Skyttes väg ca 9%. Enligt SL:s krav får lutningen vara max 5%.
Långbrodalsvägen passerar ett backigt parti, bl.a. mellan Viktoriavägen – Vivelvägen och mellan Vivelvägen – Spindelvägen. På dessa sträckor är hastigheten sänkt till 30 km/h pga dålig sikt och att Långbrodalsvägen här korsas av många barn på väg till skolan.
Korsningen Långbrodalsvägen/Johan Skyttes väg saknar vilplan på Långbrodalsvägen mot nordost. Korsningen har dålig eller närmast obefintlig sikt, vilket gjort att stopplikt införts samt att Långbrodalsvägen inte längre har anslutning till Älvsjövägen pga hög olycksfrekvens i korsningen tidigare år.
Slutsatsen är att en spårvägslinje längs Långbrodalsvägen sannolikt inte är möjlig att genomföra rent tekniskt, samt att spårvägen måste framföras som blandtrafik med starkt reducerad hastighet. Detta motverkar syftet att skapa en snabb förbindelse. Alternativ Långbrodalsvägen måste därför utgå.

Andra alternativ
Pröva istället alternativet Älvsjövägen, där utrymme för spårvägen kan skapas särskilt om biltrafiken kan överdäckas, ett angeläget stadsläkningsprojekt. Detta skulle medföra intressanta utbyggnadsmöjligheter för bostäder längs Älvsjövägen som medför ett förbättrat resandeunderlag.
Alternativet längs stambanan genom Älvsjöskogen till Vantörsvägen bör kunna utnyttja den



utbyggnadszon om 6 meter som tidigare Banverket lagt ut. Intrånget på intilliggande fastigheter kan därför minimeras. Det bör även prövas om spårvägen kan utformas som en duospårväg där Trafikverkets spår kan användas på en kort sträcka.	
Förslaget om dragning genom Älvsjöskogen; Älvsjöskogen är viktig för de flesta boende i Älvsjö, "urskogen" med stora ekologiska värden för naturupplevelser, rekreation, motion, rasta hunden, luftrenare, koldioxidförbrukare etc. Ur och Skurförskolan Mullegården vid Långsjövägen/Pukslagargatan har sitt lek- & undervisningsområde precis där spårvägen är tänkt att dras genom skogen. Gamla Idrottsplatsen har alltid varit, och är en viktig samlingspunkt för området, det kan gälla valborgsmässofirande, skolavslutningar, friluftsdagar samt föreningsaktiviteter. Från Älvsjö är entrén till skogen via Gamla IP. Stor risk för exploatering av skogen. Dragning via Vantörsvägen; Redan nu är trafiken intensiv på huvudstråket genom området som kantas av tre daghem och två skolor med ca 1500 elever. Olycksrisken kommer att öka väsentligt då trafiksituationen kompliceras ytterligare med spårvagnar på gatan. Övriga nackdelar; Busslinje 144, 141, 163 täcker ett stort område från Långsjön till Vantörsvägen. Risker är stor att dessa linjer dras in om spårlinjen läggs utefter Vantörsvägen. Detta innebär för de flesta väsentligt längre gångväg till hållplatsen. Om motargumentet är att busslinjerna skall behållas så förstår jag inte att spårvägen skall dras genom området. Dessutom kommer ekonomerna snart visa att det är olönsamt med parallella transportslag. Dragning via Älvsjövägen enda alternativet; En snabbspårväg med få stopp från Farsta via Hagsätra-Älvsjö-Fruängen-Sätra (Industriområdet)- Skärholmen ger en snabb tvärförbindelse som binder ihop	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



T-banelinjerna och Pendeltåg, jämfört med en sightseeing genom villaområden. IKEA- expressen; Kungens Kurva området och Skärholmen är helt anpassat för biltransport med stora parkeringsytor. Få kommer lockas ta spårvagnen, bilen överträffar allt då det gäller att transportera inköpta varor. Möjligtvis kan en snabbspårväg locka till sig arbetsresor. Förbifart Stockholm; Då förbifart Stockholm blir verklighet kommer trafikmönstret i sydvästra ytterområdet att radikalt förändras. För att nå förbifartens tunnelmynning kommer bilisterna från östra ytterförorterna Huddinge, Farsta, Högdalen, Skarpnäck etc. att ta den närmsta vägen via de två större vägarna som förbinder dessa områden med E4;an, nämligen Älvsjövägen och Häradsvägen. Dessa vägar är redan idag till bristningsgränsen belastade varför bilisterna kommer att söka alternativa mindre vägar i Älvsjöområdet. Blandningen bilar och spårväg blir än mer kaosartad. Tjänstemannansvar; Ert uppdrag blir att tala om för politikerna det olämpliga i att dra spårvägen genom ett villaområde med trånga gator, mycket barn i gatumiljön, tekniska svårigheter i en miljö som inte är förberedd för spårbunden trafik, låg medelhastighet gör spårvängen ointressant, snöröjningsproblem. Jag anser att det presenterade förslaget är ett populistiskt utspel av vissa politiker för att vinna miljöpoäng samt det luddiga argumentet att "spårvägar ligger i tiden"	
Vi bor efter Herr Stens väg och tyder det vore fullkomligt idiotiskt att riva villor och förstöra det enda grönområde som finns i området. Anser att det finns 2 möjligheter till dragning . 1. Älvsjövägen bort och sen Svartlösavägen. 2. Via Solberga som inte har några tvärförbindelser och vidare efter ... och ner Svartlösavägen	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Tack för möjligheten att lämna Synpunkter!!	
Ni har efterlyst synpunkter från allmänheten gällande Spårväg Syd. Och det ska ni få av mig. Jag tror att spårvägen kan innebära mycket som är positivt för de boende i de södra förorterna. Däremot så är jag mycket kritisk till, och protesterar mot, den föreslagna sträckningen genom Älvsjö. Dels så tycker jag att det är väldigt olämpligt att dra spårvägen genom en del av Älvsjöskogen som föreslås. Älvsjöskogen är ett viktigt rekreations- och motionsområde för de boende i Älvsjö, och bör enligt min mening inte inskränkas. Sedan anser jag också att den föreslagna dragningen längs Herr Stens väg är feltänkt. Det vore mycket olyckligt om ett flertal äldre och byggnadshistoriskt intressanta hus skulle behöva rivas. Dessutom tror jag att spårvägen skulle orsaka bullerstörningar för de fastigheter som blir kvar intill. Det är min uppfattning att det bästa vore om spårvägen drogs på befintliga vägar och gator istället för genom ett skogsområde och genom fastigheter.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Jag vill å det bestämdaste protestera mot den föreslagna dragningen av spårväg syd mellan befintligt järnvägsspår och Herr Stens väg. Det är en kulturhistorisk intressant miljö med en vacker tidstypisk villabebyggelse från början av 1900-talet ni föreslår att man ska riva för att lämna plats åt spårvägen. Älvsjö gamla villastad, som området närmast väster om järnvägen kallas, är Älvsjös äldsta villabebyggelse med slingrande gator som har en intressant historia. Jag kan inte förstå hur ni tänkt när ni föreslår att spårväg syd ska dras där igenom. Hur tänkte ni? Vad säger Stockholms stadsmuseum om ert förslag? Jag vill å det bestämdaste protestera mot den föreslagna dragningen av spårväg syd, genom Älvsjöskogen Älvsjöskogen är en oas för alla Älvsjöbor, där människor promenerar, joggar, orienterar, rastar	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



hundar, åker skidor och pulka och mycket annat. Det finns en stor öppen yta som används som fotbollsplan och för andra lekar och idrotter. På sommarhalvåret är det nästan alltid människor där under dygnets ljusa timmar. Den föreslår ni att spårväg syd ska passera rakt över. Hur tänkte ni då? Älvsjöskogen har en för Stockholmsförhållanden ovanlig vildmarkskaraktär. Den är ett av Söderorts viktigaste rekreationsområden för skogsupplevelser. Skogsområdet är identifierat av Stockholms kommun som av avgörande betydelse för Stockholms biologiska mångfald, området fungerar nämligen som spridningsväg mellan Stockholms och angränsande kommuners naturområden. I Älvsjöskogen finns goda möjligheter rörande föda samt övervintringsmöjligheter för groddjur. Alkärrret i Älvsjöskogen utgör den enskilt individrikaste lekplatsen för vanlig groda inom Stockholms stad. I skogen finns goda födo- och övervintringsmöjligheter för groddjur. Tyvärr dödas alldeles för många groddjur i trafiken. Ofta vandrar grodorna från Långssjön upp i villaträdgårdarna längs Herr Stens väg. Hur det skulle gå för groddjuren om spårväg syd skulle dras genom Älvsjöskogen vågar jag inte ens tänka på. Vad säger Naturskyddsföreningen om ert förslag?	
Jag tycker att SL:s idé att dra spårväg syd genom Älvsjöskogen och genom Älvsjö gamla del genom att riva husen för de människor som bor där mycket dålig. Om ni ska genomföra spårväg syd - dra linjen genom befintligt gatunät, som tvärbanan är dragen i Gröndal till exempel. Tänk på människorna och djuren!	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Jag är en hängiven vandrare och kollektivåkare som bor i Älvsjö. Jag vill gärna framhålla vikten av att man måste kunna korsa spåren (över eller under) minst var 300 meter. Älvsjö är ett område där naturligt sammanhängande bitar nu, för gångtrafikanten, blir helt avskilda från varandra. Man blir instängd i ett isolat mellan E4, järnväg, skyddsräcken och staket och kan t.ex. inte	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

promenera enkelt till Solberga, Hagsätra eller Västertorp. När ni lägger spåren, oavsett var de hamnar, måste det finnas tillräckligt med tunnlar, trafikljuskorsningar eller viadukter.	
Vi anser att en utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik i Älvsjö är bra. Men vi motsätter oss starkt att låta en sådan utbyggnad eller annan kollektivtrafik inkräkta på befintliga grönområden, nuvarande bebyggelse eller annat som stör oss boende i Älvsjö. Reaktionerna på era förslag är starka och tydliga hos våra medlemmar. Vi kommer inte tillåta att Älvsjö försämrats och förtätas på de boendes bekostnad. Värdet av exempelvis Älvsjö Gamla IP och grönområdena däromkring för kan inte överskattas. Förslaget att ha en station för den planerade spårvägen vid Älvsjö gamla IP tycker vi är särskilt oroande. Det luktar dubbelspel och politiska hänsyn som inte kan tillåtas påverka Älvsjö negativt. Vi är mycket oroliga för att det förslaget är första steget till att bebygga Älvsjö Gamla IP. Vi kommer med alla krafter se till att sådana planer stoppas. En utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik anser vi görs bäst på den befintliga genomfartsleden Älvsjövägen. Älvsjövägen leder på ett naturligt sätt fram till järnvägsstationen och busstorget i Älvsjö och anslutningen till andra färdmedel blir därför enkel och smart. Vid de informationsmöten som ni tjänstemän på SL har hållit hoppas vi att ni noterat den fantastiska sammanhållningen bland de boende i området och det kompakta motstånd mot majoriteten av de planer ni presenterat. Ni kan vara övertygade om att alla era planer som försämrar vårt fina område kommer att bekämpas med hårt och uthålligt motstånd. Om ni däremot presenterar tydliga planer för en utbyggd spårtrafik som nyttjar befintliga genomfartsleder tvekar vi	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



inte att söka stöd för de lösningarna hos våra medlemmar. Styrelsen för Älvsjö Fastighetsägareförening Älvsjö fastighetsägareförening respresenterar privatpersoner som är fastighetsägare i Älvsjö.	
Spårväg ska inte läggas i ett befintligt villaområde. Där spårvägen fungerar som i Alvik & Sickla udde där planeras spårvägen in i samband med att nya områden byggs. Att klämma in spårvägen i Älvsjö är som en våldtäkt på ett villaområde. Den påverkan på miljön, hus och tomter, som alternativen Herr Stens väg samt Lindbodavägen innebär är inte rimliga. Vi flyttade till Älvsjö för att det finns bra förbindelser. Bussar, T-banan nära och pendeltåg nära. En spårväg skulle innebära en otrygghet om den läggs nära Långbrodalsskolan. Staden har redan våldförts sig på ängar och bollplaner där barnen utövar idrott. Nu bor jättemånga familjer som inte får plats med för sina barn i skolor eller idrottsklubbar. Det går inte bara att förtäta och klämma in spårvägen. Vi vill kunna andas i också! Låt Älvsjö vara.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.
Äntligen vill man satsa pengar på kommunikationer i Söderförort. För mig innebär det att man satsar på kommande generationer. Våra barn och barnbarn lär knappast kunna använda bilen i det dagliga resandet som min generation gjort(jag är 60+). Dessutom växer Stockholmsområdet och särskilt den södra delen väldigt snabbt och därför måste man utöka den kollektiva trafiken. Nu satsar man på spårväg, alldeles utmärkt. Den tidigare byggda Tvärbanan har blivit en succe. De som bor i närheten av banan säger samstämmigt att den har lyft området som man bor i och att kommunikationerna är suveräna. Jag minns själv när Stockholm hade spårvagnar kors och tvärs över hela stan. Det fanns faktiskt ett embryo till spårväg syd som gick från Södermalm till Mälarhöjden. Skulle säkert kunna räkna upp massor av fördelar med spårvagn kontra bussar men jag lämnar det. Jag vill i stället	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Älvsjö-Fruängen.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

lämna mitt bidrag till förslag på dragning av spårvägen genom Älvsjö.

Till att börja med, så är Älvsjö bestående av fyra områden Älvsjö Centrum (gamla), Långbro, Långsjö och Herrängen. Området har alltså en vid utsträckning till ytan. Jag tror att det bor ca

35 tusen människor i området, huvudsakligen i villor. Jag vill redan nu påpeka att Älvsjö inte lika med Älvsjö Centrum.

Mitt förslag till dragning av spårvägen är från Älvsjö Centrum-Älvsjövägen-Långbrodalsvägen-Vantörsvägen-Fruängens Centrum------. Då passerar man alla tidigare uppräknade delar av Älvsjö.

Framförallt passerar man områden där människorna bor och ger dessa en reel möjlighet att resa kollektivt. Det finns en svacka på Långbrodalsvägen som kanske kan vålla vissa bekymmer för spårvagnen, men detta borde gå att lösa med lite god vilja.

En alternativ dragning är: Älvsjö Centrum-Älvsjövägen-Svartlösavägen(Älvsjös bredaste gata)-Vantörsvägen-Fruängens Centrum------. Spårvägen skall naturligtvis dras där det bor människor. Jag vill påpeka än en gång Älvsjö är inte lika med Älvsjö Centrum, som förövrigt har jättefina kommunikationer, pendeltåg, en massa busslinjer. Låt därför resten av Älvsjöborna också få bra kommunikationer.

Det finns idag en busslinje 144 som går från Fruängen genom Älvsjö till Gullmarsplan. Den hette en gång i tiden 64 och gick från Hornsplan via Fruängen(i dag tunnelbana) och vidare till Gullmarsplan. Således samma sträckning i övrigt. Busslinje 163 är en ny linje (med låg trafikintensitet) som kommit de senaste åren. Det är det enda som hänt kommunikationsmässigt i Älvsjö sedan 50-talet. Det är hög tid att förbättra kommunikationerna för alla Älvsjöbor (övriga uppräknade områden). Jag hoppas innerligt att



som tidigare nämnts man inte glömmer bort kommande generationer(det gör ni naturligtvis inte). Dra spårvägen där människor bor. Kom ihåg hela Älvsjöområdet vid planeringen av Spårväg syd.

Mycket mer kan säkert räknas upp i sammanhanget, men detta får räcka för mig, den här gången.

Fruängen-Skärholmen-Kungens kurva

Sammanfattning av inkomna synpunkter

De inkomna synpunkterna redovisar både möjlig nytta och problem i de olika sträckningarna. Problemen rör framförallt Gamla Södertäljevägen. Det framkommer av synpunkterna att den upplevs redan idag som trång och trafikstörande. En spårväg skulle ytterligare förstärka dessa problem. De som inkommit med synpunkter anser också att den busstrafik som finns idag fyller dagens resbehov. Samtidigt lyfts också nyttor i form av det potentiella resandeunderlag som finns i Segeltorp. Av övriga alternativ lyfts särskilt Skärholmsvägen fram, med argument som att området idag saknar kollektivtrafik och att det finns planer för flerfamiljsbostäder och ytterligare företagsetableringar. Smista alle förordas också av samma skäl, att området är under utveckling.

Flera lyfter fram vikten av att spårvägen passerar Fruängen och inte Västertorp. Fruängen betraktas generellt som en bättre bytespunkt genom att många bussar passerar och/eller ansluter där.

En del synpunkter har framkommit på hållplatsernas lokalisering utmed sträckningarna och i Kungens kurvaområdet.

Flera synpunkter berör handelsområdet Kungens kurva och vikten av att spårvägen passerar och angör området på ett bra sätt.

Flera framför synpunkter på kopplingen till Förbifart Stockholm och vikten av att projekten samordnas på ett så bra sätt som möjligt.

SL kommentar

SL har konstaterat, precis som synpunkterna, att det finns framkomlighetsproblem med Gamla Södertäljevägen. En spårvägsdragning längs Gamla Södertäljevägen skulle innebära en relativt låg hastighet för spårvägen.



De trafikanalyser som SL har genomförts visar att Skärholmsvägen och Smista allé är relativt lika med avseende på antalet resande.

Fruängen är utpekad som utvecklingsområde av Stockholms stad. Bytesmöjligheterna till bussar är bättre i Fruängen än i Västertorp. För och nackdelarna med de olika dragningarna och bytespunkterna kommer att beskrivas i förstudien. SL har i arbetet med förstudien också konstaterat att Fruängen är en bättre bytespunkt än Västertorp.

Synpunkterna gällande hållplatslokalisering och spårvägsdragning genom Kungens kurva kommer att studeras i detalj i det fortsatta arbetet med en järnvägsplan. Exakt lokalisering av hållplatslägen fasställs först där.

SL har en löpande dialog med Trafikverket angående bland annat beröringspunkterna med Förbifarten.

Synpunkter

SL Kommentar

Jag bor i Sättra. Jag har inget körkort längre på grund av ett synfel. Därför åker jag mycket kollektivt. Jag har fyra barn varav ett bor kvar hemma. Idag är det jättesvårt att ta sig till Fruängen, pendeltåget och Kungens kurva från där vi bor. Jag jobbade i Södertälje i några år och resvägen dit var hemsk. Min dotter och mitt barnbarn bor i Tumba på Vretagårdsvägen. Dit är det också svårt att ta sig utan bil. För att spårvägen skall förbättra kopplingen mellan Norsborgslinjens boende och Fruängslinjens boende och Pendeltåget behöver den gå Skärholmsvägen. Det är nog sedan bra att den går till Fruängen och Älvsjö station. Då kan vi byta till pendel i Älvsjö alternativt ta Fruängslinjen mot stan eller ta bussar från Fruängen som går till olika ställen i Segeltorp. Börjar man med denna sträcka (Kungens Kurva till Fruängen) skulle man snabbt få en stor effekt. Fler skulle åka kollektivt. Livskvalitén för oss som inte har valet att köra bil ökar. Men det är viktigt att inte endast köra denna linje dagtid och i rusningstrafik. Den måste ha samma tider och frekvens som övrig kollektivtrafik för att fungera som ett komplement. Jag tror inte heller en sådan sträckning skulle störa de boende så mycket

Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Fruängen-Skärholmen-Kungens kurva.



eftersom den går längst ett industriområde.	
Jag har lite synpunkter på Spårväg Syd. Jag är väldigt positivt inställd till spårbunden trafik, det är snabbt, effektivt och miljövänligt. Som Segeltorpsbo så tycker jag att Spårväg Syd skall gå genom Segeltorp. Sättra/Bredäng har ju redan tunnelbana och därmed bra spårförbindelser. Sedan tycker jag att den skall gå längs med Gamla Södertäljevägen, då den går mer centralt i Segeltorp jämfört med Smista allé. Går den längs Gamla Södertäljevägen så kan fler Segeltorpsbor ha användning av den än om den går längs Smista allé.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Fruängen-Skärholmen-Kungens kurva.
Jag har lite synpunkter på Spårväg Syd. Som Segeltorpsbo så tycker jag att Spårväg Syd skall gå genom Segeltorp. Sättra/Bredäng har ju redan tunnelbana och därmed bra spårförbindelser. Sedan tycker jag att den skall gå längs med Gamla Södertäljevägen, då den går mer centralt i Segeltorp jämfört med Smista allé.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Fruängen-Skärholmen-Kungens kurva.
På de skisser, som man kan se i olika tidningar och trycksaker, gällande snabbspårvägen, är det svårt att se hur det blir med (hållplatser) stationer. Som jag uppfattar det blir det ingen hållplats på G:la Södertäljevägen, stämmer det? Om det är så, finns det ingen anledning att dra spåren där! Tänk även på att det på sträckan Fruängen - Häradsvägen finns det tre rejäla backar, jag tänker då på, hur det blir med lövhalka och liknande problem. Så mitt förslag är, att det är bättre att dra spåren via Smista Allé och se till att det finns stationer på den sträckan. Låt sedan buss 173 åter trafikera G:la Södertäljevägen, så det blir tätare turtäthet. Det skulle glädja de som bor efter G:la Södertäljevägen, att inte behöva vänta upp till en ½-timme på nästa, om man missat bussen.	Om Gamla Södertäljevägen är ett alternativ som man går vidare med kommer det sannolikt att bli en eller flera hållplatser längs med vägen. Exakt lokalisering av hållplatslägen kommer att studeras i det fortsatta utredningsarbetet.
Jag tycker att ni inte skall bygga spår till spårvagnen igenom villaområdet i Segeltorp. Dra spåren parallellt med cykel- och gångvägar utmed E4:an och där arbetsplatser finns. Även buss 707 och 710 går förbi oss på Gamla	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Fruängen-



Södertäljevägen och de stör. Det dånar och bullrar när de passerar vårt hus. Om spårvagn skall köras här så ta bort busslinjen. INTE både och.	Skärholmen-Kungens kurva.
Jag var på det mer än fullsatta mötet i Älvsjö den 26:e oktober. Det mötet kom ju inte oväntat att huvudsakligen handla om Älvsjö. Varför inte ett möte även i Fruängen? Här är en del synpunkter framför allt om Fruängen: Det viktigaste är att spårvägen går via Fruängen, inte Västertorp. En stor del av de resande som passerar Fruängen kommer via de olika bussarna. Om spårvägen inte passerar Fruängen kommer antalet resande att bli betydligt mindre. Beträffande sträckningen genom Fruängen så tror jag mest på dragningen längs med motorvägen, på Fruängssidan. Där finns ju ett smalt grönt bälte som inte kan användas till så mycket pga det kraftiga trafikbullret. De hus som ligger nära bör redan nu vara försedda med bullerskyddande fönster. Dessutom innebär den sträckningen inte så tvära kurvor, och det lär ju vara dessa som orsakar mest bullerproblem. Jag hoppas att nya byggprojektet i Gyllene Rattenområdet lämnar utrymme för en spårväg! Om spårvägen kommer att gå vidare till Älvsjövägen, och därmed kan fortsätta längs med motorvägen, föreslår jag att man i Fruängen gör en utgång till t-banan även i andra delen av perrongen (som får förlängas och förses med tak). Det borde gå att bygga en utgång så att man enkelt kan byta mellan spårvagn och t-bana. Då behövs även en snabb gångväg för byte mellan spårväg och buss, men det finns redan en gångväg som borde kunna utnyttjas. Föreslår att man i så fall bygger in denna för att spara in en massa halkolyckor! Det är ofta halt i Fruängen. Beträffande sträckningen genom Kungens Kurvaområdet: Det är stora avstånd inom handelsområdet om man inte har bil! Dessutom avser man väl att bygga ut ännu mera. Naturligtvis måste det finnas en hållplats vid IKEA eftersom de flesta kollektivresenärer faktiskt är på väg dit, men	SL:s bedömning var att ett möte i Älvsjö skulle räcka och att vi skulle kunna hantera synpunkter kring Fruängen där, eftersom dessa frågor hänger ihop med frågorna i Älvsjö. Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Fruängen-Skärholmen-Kungens kurva.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

om det går att få till en hållplats även i andra änden av hållplatsområdet (City grosstrakten) så tror jag antalet resenärer ökar.	
Företagsgruppen representerar företagen som har verksamhet i företagsområdena Segeltorp, • Skärholmen samt Sättra. Vi utgör den norra delen av företagsområdet Kungens Kurva Skärholmen (KKS). Vårt område särpräglas av att vara Nordens största bilkluster, vilket innebär att det finns cirka 70 företag som sysselsätts i fordonsbranschen. Företagen ligger i ett band runt E4:an från Lindvreten till Sättra/Segeltorp. I Sättra Segeltorp finns även ett antal företag inom logistikområdet, där Postens paketterterminal är störst. Med beslutet om att bygga Förbifarten kommer intresset för utökning bland logistikföretag säkerligen att öka. Vi har för ett antal år sedan försökt sprida intresse för investerare att etablera företag i triangeln Älvsjö med Mässan och närheten till järnvägen, KKS med handel invid E4/Förbifarten samt Flemingsberg med sjukhus, högskola, forskning, rättsväsende vid järnvägen. Spårväg Syd skulle knyta samman dessa tillväxtområden med bostäderna och säkerligen locka många nya investerare att etablera sig i denna triangel, som fångar in huvudtrafikflödet mot Stockholm söder ifrån med bil, tåg och flygtrafikanter från Sthlm - Skavsta.1 KKS området med minst 50 000 invånare och ett antal tusen arbetsplatser samt många tillresande till Nordens största handelsplats, anser vi sakna en tydlig kollektiv områdestrafik, som innebär att man kan förflytta sig inom området utan att ha tillgång till bil. Vi har två tunnelbanelinjer och ett antal busslinjer, men vi saknar ändå en tydlighet i utbudet av kollektivtrafik. Spårväg Syd kan ge oss en tydlig stamlinje genom området och med en turtäthet som Tvärbanan har, kommer tillgängligheten att öka i området. Det förutsätter dock att Spårväg Syd knyter samman de båda T-banelinjerna, där vi i dag skulle kunna ha ett högre trafikflöde till KKS från Fruängslinjen. Dagens	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Fruängen-Skärholmen-Kungens kurva.



busslinje 173 ger området en bra kommunikation och skulle genom förlängning från Skärholmen via Sättra, Bredäng till Fruängen d.v.s. en hopläggning med 163 ge en tydlig kommunikation inom KKS om turtätheten blir åtminstone samma som 173 har i dag. SL har presenterat tre alternativa dragningar genom vårt företagsområde. Av dessa förordar vi dragningen över Skärholmsvägen av följande skäl: • Alt. Gamla Södertäljevägen ger oss ingen nytta och där finns redan bra busstrafik. • Alt. Smista Allé blir väldigt trångt med två extra vägbanor/spår i tillägg till befintlig väg. Buss linje 173 ger idag en god kommunikation till Smista med bra turtäthet. • Alt. Skärholmsvägen förordar vi eftersom det tillför området en trafikering som saknas i dag. Spårvägen skulle öka attraktionen till området, där det planeras för flerfamiljsbostäder och utökat företagsområde i Sättra. Vi är angelägna att framhålla att det är viktigt att Spårväg Syd både får en koppling till Fruängslinjen och T-banan i Skärholmen. Då Fruängen även är en knutpunkt för flera busslinjer är det en bättre anknytning än om banan dras förbi Västertorp. Arbetande och boende utmed Smista Alle har i dagsläget möjlighet att nå T-banan i Sättra via den gång och cykelbro över E4:an som finns. Denna kommunikation ger även möjlighet att nå en blivande snabbspårväg i Sättra.	
Vi i Segeltorp behöver ingen spårväg på Gamla Södertäljevägen. Vi har bra bussförbindelser med Huddinge, Kungens Kurva, Skärholmen och Fruängen. Dessutom är Gamla Södertäljevägen en lokalgata där det nu är 30 km som gäller.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Fruängen-Skärholmen-Kungens kurva.
Inledningsvis vill vi slå fast att vi tycker det är bra med kollektivtrafik som sammanbinder dessa viktiga	Se SL kommentar på sammanfattningen



områden, inte minst ur miljösynpunkt. Spårbunden kollektivtrafik blir en förutsättning för fortsatt tillväxt i regionen. Vi finns representerade genom ett drygt tiotal fastigheter i Kungens kurva, Segeltorp, Skärholmen och Sättra. Brostaden är genom dotterbolag exploatör av området kring Smista Allé, Huddinge, Segeltorp. Vi har investerat ca en halv miljard i området och har planer på att investera nästan ytterligare en miljard under de kommande 5-10 åren. Vi har bland annat bekostat merparten av vägar och broar i området genom exploateringsöverenskommelser med Huddinge Kommun. Vi bidrar dessutom till utvecklingsarbetet av Kungens kurva Skärholmen dels genom att delta i samverkansgrupper, strategigrupper och styrelser samt dels genom att även bekosta delar av det utvecklingsarbetet. Vi förordar en dragning av spårvägen längs med Smista Allé på något sätt. En dragning på Sättrasidan där det redan finns tunnelbana verkar inte vara optimal. Vi har varit en långsiktig aktör i Huddinge (och Stockholm) under de senaste 10-15 åren. I vår tidigare utbyggnad så har det alltid varit en självklarhet att om Spårvägen kommer så gör den det längs med Smista Allé. Merkostnader i projekt har tagits för att kunna reservera utrymme för spårvägen, mellan byggnader och under broar. Att nu överväga att frångå dessa förutsättningar upplever vi som underligt, speciellt när vi är mitt uppe i en pågående utbyggnad. Att planeringsförutsättningarna ändras skapar osäkerhet för oss som exploatör. När området är utbyggt så kommer det att jobba mellan 1000 till 3000 personer i området längs med Smista Allé samt att det har tillkommit boende för 2-400 personer. Spårvagnen är en förutsättning för en hållbar utveckling. Vi bifogar en skiss över området hur det kan se ut när det är fullt utbyggt.	av inkomna synpunkter Fruängen-Skärholmen-Kungens kurva.
Om detta överhuvudtaget skall utföras är väl norra sidan E 4 det enda tänkbara? Det skulle ju bli astronomiska kostnader att riva alla villor och radhus samt nybygga	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

lägenheter längs gamla Södertäljevägen	synpunkter Fruängen- Skärholmen- Kungens kurva.
Vi har tagit del av utredningsmaterialet och välkomnar den förbättrade kollektivtrafiken för regionen. Även för Segeltorp kommer denna investering att underlätta kommunikationen. Det finns dock några aspekter som vi tycker inte har tagits hänsyn till i utredningsmaterialet; ett material som delvis har några år på nacken. Det som är påtagliga nyheter är att vi har fått en ishall och några idrottsplatser. Det berörs inte hur den nya linjen kommer att kunna utnyttjas för transport till och från idrottsplatserna. Vi anser också att linjesträckningen via Gamla Södertäljevägen har avfärdats för enkelt. Vi vill påpeka att en linjedragning via Segeltorp Centrum skulle ha stor betydelse för att Centret skulle kunna revitaliseras. Kommunikationslinjer har alltid betytt mycket för samhällsutveckling. Vi har förståelse för att SL har en begränsat vy vad gäller trafikvolym men vi vill gärna att våra lokala kommundienstmän och politiker tar tillfället i akt för att kunna rusta upp Segeltorp Centrum. Det har diskuterats utbyggnad av centret med äldreboendet. Trafikförbindelse mot Huddinge Sjukhus via snabbspårvägen vore perfekt. Vi tror att en linjedragning från Fruängen via Gyllene Ratten, Häradsvägen, Segeltorp Centrum och Gamla Södertäljevägen bör bättre analyseras bättre. En hållplats skulle kunna serva ishallens besökare och även idrottsplatserna. Gamla Södertäljevägen har enbart begränsad biltrafik vilket underlättar all form av kollektivtrafik. En hållplats vid Gyllene Ratten servar även de närmaste industrianläggningarna på Smista alle. Smista alle och Smista Park kommer enligt vår bedömning att utvecklas oavsett linjedragningen.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Fruängen-Skärholmen-Kungens kurva.
Vi socialdemokrater i Skärholmen har ett mycket långt och djupt engagerat intresse av att Spårväg Syd blir byggd. Detta är en absolut förutsättning för den långsiktiga utvecklingen av Skärholmen/Kungens Kurva som regionalt centra. Vi har alltför länge levt i avsaknad av välfungerade	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Fruängen-



tvärförbindelser med andra förorter i södra Stockholm. Genom stadsdelnämnden i Skärholmen har vi både fått större kunskaper och insikter hur vårt område fungerar och befolkningens behov av t ex kollektivtrafik. Vi tycker att stadsdelsförvaltningarna i Skärholmen, Hägersten-Liljeholmen och Älvsjö borde inbjudas att delta i den fortsatta förstudien. Därmed kan kunskap och erfarenhet om de lokala förhållandena på ett effektivt sätt ställas till spårvägsprojekts förfogande. Från samrådsmöten har vi erfarit att man i projektet räknar med att trafikbehovet för Spårväg Syd skulle handla om 15-20 tusen dagliga resor i båda riktningarna och att det parallellt utreds BRT (snabbuss) och förbättrad busstrafik efter sträckningen. Vi vill allvarligt varna för att utgå från en så pass ringa trafikmängd och som följd därav kunna förorda ett bussalternativ. Vår uppfattning är att Spårväg Syd inte kommer att ha mindre trafik än Tvärbanan utan snarare mer. Våra erfarenheter säger oss att oerhört många fler konsumenter än de som hittar parkeringsplats för sina bilar faktiskt kommer att besöka centrat Skärholmen/Kungens Kurva därför att det helt enkelt är bekvämare, snabbare och trevligare att åka spårvagn än buss. Detta gäller inte minst familjer med barn eller alla som har någon form av funktionshinder. Utvecklingen är också sådan att en växande andel av vår befolkning inte har tillgång till bil. Därmed är det projekts stora ansvar att inte underskatta det stora behovet av Spårväg Syd. Vi har i detta svar i huvudsak begränsat våra synpunkter till de avsnitt vi känner bäst. 1. Vi förordar överfart från Fruängen över E4/E20 vid Bredängs trafikplats och att linjesträckningen därefter följer Skärholmsvägen. 2. Vi vill ha hållplatser vid Bredängs trafikplats på E4/E20:s norra sida, samt i höjd med Bredängs allé och Sättra centrum. 3. Samt en nära anslutning med hållplats intill tunnelbanans uppgång vid det s.k. busstorget i	Skärholmen-Kungens kurva.
---	----------------------------------



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Skärholmens centrum. 4. Överfarten över E4/E20 mot Kungens Kurva från Skärholmen tror vi gagnar blivande trafikanter bäst om det görs via Smistavägen för att sedan vika av väster ut på Ekgårdsvägen med hållplatser för att passa IKEA och Heron City 5. I övrigt bör det vara självklart med välplacerade hållplatser vid Universitetssjukhuset och Högskolans Campus. Socialdemokratiska Områdesorganisationen i Skärholmens stadsdelsområde	
Vi, några aktiva, i Bredängs Utvecklingsråd, BUR, ett byalag i Bredäng, vill lämna följande synpunkter. 1) Att påskynda hanteringen och koppla ihop Förbifart Stockholm och Spårväg Syd i ett gemensamt koncept. Detta för att få statligt ekonomiskt stöd. 2) Att dra spåret efter Skärholmsvägen med hållplats i Sättra, nära T-bana. 3) Att börja med delen Flemingsberg - Kungens Kurva 4) Att låta intäkter från vägtullar på Essingeleden och på E4:an genom tunneln för bensin och dieseldrivna bilar, bekosta en del av Spårväg Syd. 5) Att undersöka möjligheten att fortsätta med spårvägen genom "förbifartstunneln"! 6) Att anlägga en depå i Kungens Kurva - Skärholmen. Avslutningsvis anser i detta fall undertecknad att Spårväg Syd är bra mycket viktigare för boende och verksamma i Söderort än "förbifarten".	Utredningsarbetet för Spårväg Syd drivs inom ramen för "Lagen om byggande av järnväg". Spårväg Syd är ett prioriterat projekt inom regionen och drivs i högt tempo. Hänsyn tas inom projektet till Förbifart Stockholm. Dialog förs med Trafikverket i frågan.
Jag har varit på samrådet i Skärholmen och tänker komma även 30 nov! Följande är mitt förslag: Lagg sträckningen mellan Fruängen och Skärholmen/Kungens Kurva utmed Skärholmsvägen! Med station i Sättra och depå i Kungens Kurva! Det påverkar intresset att bygga bostäder OCKSÅ!	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Fruängen-Skärholmen-



på Skärholmsvägen som är för bred idag. Knyt Spårväg Syd till Förbifartens stora projekt och lägg spåret genom tunneln! Inför vägtullar på Essingeleden och på Förbifarten för bensindrivna och dieseldrivna fordon (BARA!) Då skulle hela projektet bli ett föredöme för oss som vill ha en renare miljö. Allt som görs nu kring vägar skulle miljöbedömas med plus eller minus! Think Global, Act local!	Kungens kurva.
Föreningen Nej till Västerleden har fått stort gehör här i sydvästra Stockholm, när vi mot Dennisöverenskommelsen ställde som högsta prioritet behovet av en ytterligare dubbelspårig tågförbindelse genom centrala Stockholm. Även sedan detta krav nu till en del blivit uppfyllt genom citytunnelns byggnation kommer ändå inte situationen förbättrats, då hela tiden motorvägsidén lägger en stark hämsko på planering och genomförande av viktiga kollektivtrafiksatsningar i vår region. Detta gäller inte minst Förbifart Stockholm visavi Spårväg syd. Om detta vet vi mycket. Och vi tror oss också ha vissa idéer och synpunkter. Eftersom SL har givits uppgiften som planeringsorgan för kollektivtrafiken i stort, kan kanske våra synpunkter vara av intresse även om de inte efterfrågas direkt i samrådsunderlaget. I planeringen av Förbifarten och Spårväg syd, kan man konstatera, att med lite god vilja kan dessa båda trafikprojekt genomföras parallellt och mer eller mindre oberoende av varandra. Svårigheterna hittills tycks snarare vara, att man väntat på att det ska bli klart med Förbifarten, innan man velat sätta igång (det har ju inte funnits finansiering för vare sig Förbifarten eller Spårväg syd). Alltså skall Spårväg syd passera Skärholmens centrum och över till Kungens kurva området. Ingenting annat är acceptabelt. Spårvagnen skall vara den självklara och viktigaste sammankopplande länken i regioncentrat Skärholmen/Kungens kurva. Givet den självklara målsättningen gäller det att höra hur man vill ha det bland de tongivande företagarna och deras organisationer, dvs. IKEA, Boultonbee. Heron City, ICA Kvantum etc. För att de ska kunna öka sin omsättning med	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Fruängen-Skärholmen-Kungens kurva. Se även kommentar under "Förlängningar, kopplingar till andra system"



befintliga parkeringsplatser och utan att behöva bygga en massa parkeringshus behövs en bra kollektivtrafiklinje – Spårväg syd. Härigenom skulle Kungens Kurva kunna öka sin omsättning med åtminstone 30% utan att behöva bygga parkeringshus. Även Skärholmens centrum ökar sin omsättningspotential med tillkomsten av Spårväg syd. Om det är någon som politiker lyssnar på så är det handelsmännen. Varför kom regioncentrat till? Fråga IKEA.

Då ett handelscentrum som detta har öppett i stort sett veckans alla dagar, kommer Spårväg syd ha en garanterat hög beläggning även oberoende av arbetsresor och därmed också kunna ha god turtät hela dagarna och även kvällstid. Just en modern spårvagn har mycket stor potential att ersätta bilåkande genom sin komfort, snabbhet, tillgänglighet och trivsel. SL borde ha hunnit lära sig detta med Tvärbanan. Uppskattningen av sina speciella kvaliteter utöver andra trafikmedel skall man räkna med som ett stort värde.

Med klarhet i hur företagarna i Skärholmen/Kungens kurva vill ha det med spårvägen och dess hållplatser måste stadsplanerarna med på banan helst så att detaljplanejobbet för Förbifarten och Spårväg syd samkörs. Helst borde Spårväg syd gå före och absolut inte efter.

Förbifartens prövningsprocess tar tid och ingen kan med säkerhet veta hur länge. Spårväg Syd är en långt enklare process. Som en liten uppmuntran kan nämnas att ju mer Förbifartsprocessen drar ut på tiden ju mer pengar ramlar via trängselskatten som enligt förutsättningarna i folkomröstningen skulle gå till vägar och kollektivtrafik och varför inte till Spårväg syd under tiden som den processen pågår?

Några ord om spårdragning som vi ser det i vårt närområde.

1. Vi förordar överfart från Fruängen över E4/E20 vid Bredängs trafikplats och att linjesträckningen därefter följer Skärholmsvägen, vilket är överlägset bäst.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

2. Vi förordar hållplatser vid Bredängs trafikplats på E4/E20:s norra sida, samt i höjd med Bredängs allé och Sättra centrum.
3. Samt en nära anslutning med hållplats intill tunnelbanans uppgång vid det s.k. busstorget i Skärholmens centrum. Dock i enlighet med företagssynpunkterna.
4. Överfarten över E4/E20 mot Kungens Kurva från Skärholmen tror vi blir bäst om den går på bro över vägsystemet med hållplatser intill Ikea och Heron city.
5. I övrigt bör det vara självklart med välplanerade hållplatser vid Universitetssjukhuset och Högskolans Campus.

En naturlig tväranslutning till Spårväg Syd vore, att dra ut spåren från Skärholmen rakt västerut till Tappström, centralorten på Ekerö, 6 km fågelvägen. I praktiken blir det något längre. Spåren kan gå på högbro över ön Estbröte till Vårberg. Härmed skulle man i ett enda slag koppla ihop Ekerö med regioncentrat och hela det kollektiva kommunikationsnätet i Stockholm syd/sydväst; Spårväg Syd, tunnelbana, pendeltåg, fjärrtåg, bussnätet, Universitetssjukhus, Södertörns högskola. Sammankopplingen av Ekerö med regioncentrumet är till gagn för alla. I nuvarande bussnät Tappström – Brommaplan är fågelvägen ca 9 km. Vad man nu ska till Brommaplan för, annat än att åka vidare.

Denna möjliga och naturliga spårvägsanknytning har vi presenterat för Ekerö Kommun och SL på ett offentligt möte på Ekebyhovs Slott för några år sedan. Denna förtjänar att begrundats inte minst nu inför diskussionerna och beslut om Förbifartens arbetsplan. Att i Förbifarten lägga in en spårförbindelse eller en BRT i hela sträckningen anses av Trafikverket inte möjligt och är ej heller motiverat ur trafiksynpunkt. Man tror att det är förbindelserna Ekerö- norrut och Ekerö – österut som var för sig är intressanta. Alltså skulle Spårväg



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Väst kunna klara den ena av de nödvändiga kollektivförbindelsedelarna utan att bussförbindelse med Skärholmen byggs in. Om Förbifarten "slapp" att bygga de besvärliga och kostsamma tunnelrören för bussramperna i Skärholmen skulle de vara mycket tacksamma, då det avsevärt skulle underlätta att bygga trafikplatsen och hundratals miljoner kunde sparas. Hoppas att SL finner denna möjlighet intressant som ett alternativ om det visar sig att Förbifarten inte kommer att kunna förverkligas utan avsevärd tidsförskjutning. Av strategiskt intresse borde denna idé testas lite med Ekerö kommun. Att denna tvärgren skulle vara till gagn för Ekerö och regioncentrat finns inget skäl att tvivla på.	
Arena Huddinge har tagit del av samråd förstudie Spårväg Syd som har skickats ut av AB Stockholms Lokaltrafik. Förstudien lyfter en rad olika alternativa dragningar och olika trafikeringslösningar (spårväg, förbättrad busstrafik och ett alternativ med bussgata helt separerat från övrig trafik så kallat BRT-system). Olika depålägen har även studerats. Flemingsberg, Kungens Kurva Skärholmen och Älvsjö tillhör tre av Stockholmsregionens viktigaste utvecklingsområden. Tillsammans utgör de en tillväxttriangel som har utmärkta förutsättningar att driva en stor del av regionens framtida tillväxt och utveckling. För att tillväxttriangeln ska uppnå sin fulla potential, och för att Stockholmsregionen ska uppnå sina mål att förstärka sina attraktiva tyngdpunkter och regionala kärnor i enlighet med Stockholms översiktsplan respektive RUFS 2010, bör en Spårväg Syd genomföras i närtid, det vill säga mellan år 2013-2019, enligt Stockholmsöverenskommelsen. Den har stor regional betydelse. Spårväg Syd är en investering av regional betydelse Spårväg Syd är en nödvändig investering för att utveckla yttre regionala kärnor i södra Stockholmsregionen. Den förbinder två av Stockholms mest expansiva utvecklingsområden, Flemingsberg respektive Kungens Kurva	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Fruängen-Skärholmen-Kungens kurva.



Skärholmen med Älvsjö som idag är, tillsammans med Stockholmsmässan, en av Stockholmsregionens tyngdpunkter. Älvsjö kommer också att utvecklas ytterligare som nav för ett hållbart resande i södra Stockholm.

I Flemingsberg arbetar, studerar och bor fler än 40 000 människor. Området har flera framstående akademiska verksamheter som Karolinska Universitetssjukhuset, Karolinska Institutet, Södertörns högskola och Kungliga tekniska högskolan, vilka tillsammans omsatte mer än 8 miljarder SEK i Flemingsberg år 2008. Till dessa kunskapsintensiva verksamheter ska läggas Södertörns Tingsrätt, Åklagarmyndigheten, Karolinska Institutet Science Park, Centrum för teknik i medicin och hälsa, ett drygt tjugotal forskningsintensiva life science-företag och flera framstående och prisbelönda grund- och gymnasieskolor. Därtill har verksamheterna planer på flera större utvecklingsprojekt i Flemingsberg för att säkra framtida expansion och utveckling.

Kungens Kurva Skärholmen är Skandinaviens största och ett av de mest expansiva handelsområdena. Området har cirka 30 miljoner besökare årligen och en årlig omsättning på cirka 7,3 miljarder SEK. Här planeras också för flera större projekt för att säkra framtida expansion och utveckling.

En satsning på Spårväg Syd kan leda till ökat användande av kollektivtrafik både söderifrån och inom området. Till exempel kan Flemingsberg utvecklas till en viktig knutpunkt för resenärer som väljer Spårväg Syd för att åka till Kungens Kurva Skärholmen. Detta är viktigt ur en miljösynpunkt där det behövs bättre tvärförbindelser i området för att locka eventuella framtida resenärer och därmed avlasta dagens bilvägar.

Genom förbättrade tvärförbindelser kommer området bli mer tillgängligt som arbetsplats för befintliga och eventuella framtida arbetskraft vilka idag behöver åka med bil, framförallt de som inte bor centralt. Utan bättre tvärförbindelser har arbetsgivare i Kungens Kurva till exempel svårt att attrahera arbetstagare utan egen bil. Detta är viktigt



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

om Stockholms stad ska uppnå de utmaningar och mål som framgår av visionen för Söderort. Arena Huddinge är ett bolag som ägs av näringslivet och Huddinge kommun. Bolaget verkar för långsiktigt hållbar tillväxt och utveckling i Huddinge och Södra Stockholm. Arena Huddinge anser att Spårväg Syd är en angelägen investering för att bibehålla ett växande intresse från både offentliga och privata aktörer att fortsätta engagera sig i Södra Stockholms utveckling. Att det är en spårvägslösning och inte ett bussalternativ är viktigt för att säkerställa Södra Stockholms framtid genom att:

- Planerade, föreslagna och betydelsefulla satsningar och investeringar från privata aktörer underlättas
- Befintliga vägar och trafiksystem kommer att utnyttjas bättre tack vare en ökad täthet som en följd av investeringar i nya arbetsplatser och bostäder
- Förutsättningar för en lokal arbetsmarknad förbättras vilket i sin tur leder till ett mer balanserat och miljövänligt pendlingsmönster, det vill säga ett hållbart resande (idag pendlar ca 135 000 personer från boende i söder till arbete i norr och 52 000 bor i norr och pendlar till arbete i söder)
- Stimulera flerkärnighet och binda samman två regionala kärnor

Arena Huddinge vill också poängtera att en sträckning via Smista allé är att föredra just för utvecklingen i detta område.

Kooperativa förbundet (KF) gm KF Fastigheter AB har tagit del av förstudien för spårvägsyd och får med anledning härav anföra följande
Inledning
KF:s kärnverksamhet är den konsumentkooperativa detaljhandeln med tyngdpunkten i dagligvaruhandel. Verksamheten bedrivs genom dotterbolagen där Coop Butiker Stormarknader AB svarar för

Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Fruängen-Skärholmen-Kungens kurva.



dagligvaruhandeln samt handel med vissa specialvaror.
Bygg- och fastighetsverksamheten utgör en stödverksamhet till detaljhandeln och drivs av KF Fastigheter AB.
KF Fastigheter äger fastigheter om ca 150 000 kvadratmeter mark i Kungens Kurva som direkt kommer att påverkas av Spårväg Syd.
KF har i förevarande sammanhang att tillvarata dels ett konsumentintresse dels den egna verksamhetens behov och önskemål utifrån hur Spårväg Syd kan komma att påverka denna.
KF antog i början av 2007 en koncerngemensam policy för hållbar utveckling. I arbetet har KF valt att stödja och följa ett antal överenskommelser; Näringslivets klimatupprop, FN-initiativet Global Compact och OECD:s principer för multinationella företag. En viktig del i ovanstående är att minska koldioxidutsläppen. Detta gäller inte minst för Kungens Kurva som idag har en mycket hög andel bilburna kunder. KF:s uppfattning är därför att det är viktigt att spårbunden kollektivtrafik byggs ut med fler tvärförbindelser
Spårväg Syd
Synpunkter på förslaget som helhet
Synpunkter Kungens Kurva
2(2)
Förslaget att binda ihop kollektivtrafikpunkterna Älvsjö, Fruängen, Skärholmen och Flemingsberg torde ha alla förutsättningar att minska bilresandet i denna del av regionen.
För såväl boende som verksamheter innebär förslaget en ökad inomregional tillgänglighet och därmed sammanhängande tid – och miljövinster.
Spårvägen bör i första hand förläggas till de alternativa sträckningar som har en tät bebyggelse av bostäder, arbetsplatser eller besöksintensiva verksamheter såsom handelsbebyggelse, eller där det finns möjlighet till nybebyggelse av ovan nämnda kategorier. KFs engagemang i Kungens Kurva avser utveckling för handel mm av den mittersta/södra delen av området inom och i anslutning till den f.d. Ericssonanläggningen.
KF ser en spårvägsförbindelse som mycket positivt



för områdets fortsatta utveckling och då inte minst den del som KF arbetar med. KF vill i detta sammanhang uppmärksamma den påverkan som kommer uppstå mellan biltrafik och spårväg. Kungens Kurva har idag köbildningar i den norra och östra delen av handelsområdet. Ett spårvägsområde i denna zon kan utrymmesmässigt inkräkta på befintliga gatuområden och det torde leda till ytterligare köbildning. KF förordar därför att spårvägen förläggs till det västliga alternativet. Förbifart Stockholm kommer att börja byggas 2012 och planeras vara färdig 2020. Under själva byggskedet kommer det att uppstå en mycket komplicerad trafiksituation i anslutning till Kungens Kurvas handelsområde. När Spårväg syd planeras måste stor hänsyn därför tas till byggandet av Förbifart Stockholm för att begränsa verkningarna av de störningar i trafiken som byggandet av Förbifarten och Spårvägen oundvikligen kommer att förorsaka.

Jag vill härmed starkt avråda från dragningen längs G:a Södertäljevägen. Trots att det inte klart framgår vad denna dragning i praktiken kommer att innebära för boendet i detta lugna villaområde har jag svårt att se att en spårväg skulle kunna få plats på denna redan nu mycket smala väg med emellanåt stora höjdskillnader längs- och vid sidan om vägen. Dessutom har en stor mängd nya byggnader uppförts längs vägen (när tomter styckas av är det närmast vägen det finns plats att bygga). Det bästa alternativet borde vara en dragning mellan industriområdet norr om E4 och densamma. Jag blir då tyvärr av med mitt och mina vänners stråk för hundpromenad - där man inte stör allmänheten, men hellre det än alla problem med dragningen längs G:a Södertäljevägen. Norra sidan är numera lätt att nå via den nya gångbron som jag dagligen använder.

Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Fruängen-Skärholmen-Kungens kurva.

Flemingsberg-Kungens kurva

Sammanfattning inkomna synpunkter

De synpunkter som framkommit avser framförallt hållplatsernas lokaliseringar. Särskilt i Flemingsbergsområdet finns tydliga önskemål om



var dessa ska placeras.

Synpunkter har framkommit på depåläget Loviseberg. I området finns olika natur- och kulturhistoriska värden att ta hänsyn till.

SL kommentarer

När det gäller hållplatslokalisering kommer dessa synpunkter att vara ett viktigt underlag i det fortsatta arbetet med en järnvägsplan. Exakt lokalisering av hållplatslägen kommer att studeras där.

I förstudien beskrivs olika depålägen och vilken effekt de får på omgivningen. Depåernas påverkan på omgivningen kommer att vara en viktig del i beslutsunderlaget vid val av lokalisering.

En del synpunkter har framkommit på den föreslagna sträckningen mellan Kungens kurva och Masmo. Dessa kommenteras under rubriken "Andra sträckningar".

Synpunkter	SL Kommentar
1. Man planerar från Huddinge kommuns sida att bygga en skola i sydvästra delen av korsningen Katrinebergsvägen-Hälsovägen (tror jag det är) dvs. mellan Blåklocksv, Katrinebergsv och Hälsov. Där kommer föräldrar från hela Kästa promenera och lämna sina barn och då vore det bra om spårvägen drogs ut längs Hälsovägens norra sida, för att sedan vika ner längs Katrinebergsvägen mot Glömsta och att man fick en station i hörnet hälsovägen Katrinebergsvägen. 2. Jag tycker det vore olyckligt med lokstallar i Loviseberg. Det är ett friluftsområde där det går många personer med hund, dessutom borde det vara bättre för Er med den lokaliseringen nära Flemingsbergs pendeltåg för att förare som har första morgon o sista kvällspasset ska kunna ta sig därifrån.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Flemingsberg-Kungens kurva.
Jag har följande synpunkter på er plan: Varför bygger man ny kollektivtrafik där man inte tar hänsyn till cyklister (såg inget om att cyklar kan tas med på tågen)? Det snackas så mycket om att man ska färdas med cykel, vilket jag också gjort i tre år, men som det ser ut nu så gäller det att få sin	Det är viktigt att den ökande cyklismen ges plats i gaturummet. Vi tar med oss denna synpunkt i det



eventuella punktering i närheten av pendeltågstrafiken (och inte i rusningstid). Var konsekvent och planera rätt från början. Skaffa vagnar där det finns plats att ta med sin cykel. Återigen handlar tydligen Flemingsberg om Grantorpsidan och vi i Visättra hamnar mer och mer avsidet. Hur mycket dyrare hade det varit att låta spårvagnarna utgå från Visättra och eventuellt placera även depån här (om utrymmet finns)? Det blir allt svårare att bo här utan bil då det knappt finns några affärer. Postservicen försvann för länge sedan och förbindelsen till Huddinge C gör en tidskrävande omväg via Grantorp. Naturen är underbar, men vi kan inte odla all vår mat för att överleva.	fortsatta utredningsarbetet. Förstudien är geografiskt avgränsad till sträckan Älvsjö-Flemingsberg. Det finns många tänkbara förlängningar från Älvsjö och Flemingsberg station. Några av dessa diskuteras i utredningen. Visättra kan vara en möjlig målpunkt om spårvägen förlängs från Flemingsberg.
Vi tycker att det är ett utmärkt bra förslag med denna tvärförbindelse. Det skulle underlätta mycket att snabbt och enkelt ta sig till Huddinge sjukhus och Flemingsberg för oss som bor i Skärholmen. Vi föredra spårväg före buss eftersom det är ett mer miljövänligt och bekvämt färdmedel.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Flemingsberg-Kungens kurva.
Ingen Station på Myrstuguberget. Bäst för oss tycker jag vore en station via nuvarande HO hpl. Hissar från tunnelbanan vore bra om den kunde utnyttjas till berget (Myrstugu-) med gångbro över till Myrstuguvägen. Spårväg syd är efterlängtat.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Flemingsberg-Kungens kurva.
Jag ser mycket fram emot Spårväg syd och har tittat på de olika spårvägsdragningsförslagen. För oss som antingen jobbar eller läser vid Södertörns högskola är det uppenbart att det är det nordligaste alternativet som på alla delsträckor är den mest önskvärda lösningen. Det är just de tätbebyggda nordliga områdena där flertalet av våra studenter bor och gentemot vilka vi har ett speciellt uppdrag att vara ett lättillgängligt säte för högre utbildning. För mig personligen skulle den	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Flemingsberg-Kungens kurva.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

nordliga sträckningen innebära en mycket kortare väg hemifrån till nästa hållplats och framför allt att jag skulle slippa att byta från tunnelbana till bus i Masmö (ett ställe där det är långt från tunnelbana till bus och där den tidsmässiga samkörningen inte heller fungerar tillfredställande).	
Som boende i Kästa vill jag påpeka att en hållplats på andra sidan Glömstavägen förmodligen innebär att avståndet till hållplatsen blir för långt att promenera. Det är redan idag tillräckligt långt till busshållplatsen Kästadalsvägen där flera större busslinjer stannar. Om dessutom södertörnsleden byggs innebär det ett ökat avstånd och riskmoment för att släppa i väg barn. Jag ser helst en hållplats ungefär där busshållplatsen Kästadalsvägen ligger idag.	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Flemingsberg-Kungens kurva.
Vi vill inte ha någon vagndepå vid Loviseberg! Området är "bevarande område" i översiktsplanen, tillhör "gröna kilarna". Området runt vår bostad (nr.16 se nedan) är "kulturhistoriskt intressant" enligt kommunens klassning. Lovisebergsvägen i sig är kulturhistoriska eftersom det är "gamla Göta landsväg" huvudled söderut före 1648. Vi kommer motsätta oss kommunens ev. försök att detaljplanera området som industrimark. Det måste finnas bättre lägen för vagndepå	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Flemingsberg-Kungens kurva.
Om läget för depå vid Lovisebergsvägen blir aktuellt observera att det finns en runristning som måste skyddas	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter Flemingsberg-Kungens kurva.
Andra sträckningar <u>Sammanfattning av inkomna synpunkter</u> Ett flertal synpunkter har framkommit på alternativa sträckningar mellan framförallt Älvsjö och Kungens kurva. <u>SL kommentar</u> Under arbetet med förstudien har många olika sträckningsalternativ diskuterats och analyserats. Ett antal av dessa har bedömts som mer rimliga och genomförbara än andra och presenteras i förstudien. De inkomna förslagen bedöms få längre restider för resenärerna eller inte ha	



lika stort resandeunderlag som studerade alternativ. Av dessa anledningar har inte föreslagna alternativ bedömts som intressanta att studera vidare.

Synpunkter

SL Kommentar

Spårväg från Älvsjö station bör gå till Solberga hela Folkparksvägen ut kontrollvägen höger vid vanhövsvägen till Mickelbergsvägen och höger fram till Fruängsgatan vänster till Fruängens centrum för att fortsätta Fruängsgatan till Vantörsvägen höger över E4an
Till Skärholmsvägen och sen bort till Sätra och Skärholmen och över E4an till Heron city området sen vidare till Masmo

Älvsjö bedöms ha ett större resandeunderlag än Solberga, därav valet att gå igenom Älvsjö.

Här kommer 2 olika förslag till dragning av spårvägen i solbergaområdet och ner mot Älvsjövägen (del av) och vidare mot Mickelsbergsvägen-Fruängen

Om spårvägen från Älvsjö mässan parallellt med järnvägen fast på andra sidan av ert förslag, d.v.s. samma sida som (*oläsbart*) Lägga spåret i en tunnel under järnvägen och del av kanten av Älvsjövägen med en festsättning på Vantörsvägen där det finns ...(*ord inte läsbart*)..avsatt

Ang Solberga, se svar ovan.
Älvsjömässan är en viktig målpunkt med många besökare. Förstudien är dock avgränsad till sträckan Älvsjö-Flemingsberg där start- och målpunkt för spårvägen ska ligga väster om järnvägen i Älvsjö och Flemingsberg. Förstudien diskuterar dock möjliga förlängningar från Älvsjö och Flemingsberg som innebär att järnvägen passeras. Då nås också Älvsjömässan.

Jag skulle gärna se vissa förändringar bl.a. mer stationer. Rött är min föredragna sträckning. Skulle se 4 stopp i Kungens Kurva istället för bara 2, och en sträckning som går mer igenom området så att folk lättare kan nå butikerna. Utrymme för denna

Hållplatsernas exakta lokalisering kommer att studeras i det fortsatta



sträckning finns eftersom det är parkeringsplatser på ömse sidor av denna sträckning, eller öppen mark. Skulle också föredra att sträckningen från Kungens Kurva till Masmo går via Vårby Gård och Vårby strand med Vårby Bryggeri, samt det lilla industriområde som ligger vid Masmo stranden. Istället för att som i förslaget bara ha en ren transportsträcka mellan KK och Masmo, dessutom lär det bli billigare att dra spårvägen via Vårby Gård, än att bygga en tunnel under Masmoberget. Ser också gärna att det andra stoppet i Flemingsberg är på bron vid pendeltågsstationen och att banan sedan fortsätter ner på den sida av spåren där det nya stadsutvecklingsområdet kommer att byggas, slutstoppet ligger mellan fjärrtågsstationen och Tingsrätten/polishuset.	utredningsarbetet. Det är viktigt att spårvägen är så gen och snabb som möjligt. Samtidigt är det viktigt att den ansluter till de större bostads- och arbetsplatsområden den passerar förbi. En stäckning via Vårby bedöms ge resenärer längre restid mellan Flemingsberg och Kungens kurva/Skärholmen. Alternativet innebär också ytterligare passager över/under E4/E20 vilket skulle innebära en merkostnad. Av dessa skäl har inte alternativet studerats.
Mitt förslag på sträckningen är följande: Älvsjö stn (parallellt med järnvägen)-Vantörsvägen- (mellanrummet)-Ellen Keys Gata – (parallellt med E20) det nordligaste alternativet på Smistasidan av E20)-Skärholmsmotet – skärholmen-Smistavägen-Ekgårdsvägen-Dialoggatan-Månskärsvägen-Pyramidbacken-Kungens kurvaleden-(parallellt med E20, det västra alternativet) –Masmo-Glömstaleden-Katrinebergsvägen-(enl. förslaget) – Hälsovägen-Flemingsberg stn Mitt förslag på placering av depån: Den bör placeras strax öster om Lovisebergsvägen för att få tillräckligt utrymme att hårbärgera vagnparken vid en ev. framtida förlängning av linjen	Förslaget är en kombination av olika stäckningar som studeras i förstudien.



till Riksten eller längre och för att skydda befintligt sport- och friluftsområde vänster därom	
Ett förslag är att lägga en hållplats vid (hänvisning till en karta som nr1= bredvid vårby) platsen är tillgänglig direkt från Duvberget (2 på kartan) i Vårby gård. Bara i de två höghusen på Duvberget bor över 600 personer och i villaområdet ca 200. I övriga Vårby gård ytterligare 5000 Idag tar det 15 minuter för invånarna i Vårby gård att komma till Heron City/Kungens kurva med buss 740, via Skärholmen. Med en hållplats på spårväg syd vid Heron City, skulle restiden minska till 02 minuter vilket absolut skulle öka antalet besök till Kungens Kurva Den utpekade hållplatsen nu, ligger intill ett jätteödsligt område med ett stort "busslager".	Se kommentar ang Vårby ovan. Hållplatsernas exakta lokalisering kommer att studeras i det fortsatta utredningsarbetet.
Synpunkter på spårvägsdragning genom Fruängen Centrum Citycon har granskat material som är framtaget gällande dragningar av spårväg syd i området kring Fruängen Centrum. Citycon äger och förvaltar Fruängen Centrum och har långt gångna planer på utveckling av centrum. Citycon ser positivt på en utveckling av snabbspårväg i anslutning till centrum vilket skulle stärka omstigningsplatsen men ser problem med den föreslagna dragningen rätt genom centrum. Den föreslagna dragningen går rätt över torget som är den viktigaste punkten som knyter samman kundflöden som ansluter centrum från olika håll. Dragningen kommer skapa en barriär som ger en negativ effekt på handeln samt torgets funktion, en funktion som i Fruängen k-märktes 2009. Dragningen genom centrum innebär även en rivning av viktiga byggnader bl.a. fastigheten Guvernanten där COOP och Folktandvården ligger. Fruängen Centrum är ett bostadsområdes centrum som för en överlevnad med konkurrerande centrumanläggningar måste ha en stark livsmedelshandel samt vårdverksamhet. Dessa verksamheter skapar viktiga flöden som är nödvändiga för att övriga mindre	Spårväg Syd kommer att vara en del av upprustningen av Fruängen centrum (om man beslutar att gå vidare med detta alternativ). Hur Fruängens centrum ska utformas kommer att studeras i det fortsatta utredningsarbetet. Det kommer att ske i dialog med de aktörer som är berörda.



aktörer ska kunna bedriva lönsam handel. P.g.a. centrumets utformning finns det ingen möjlighet att återskapa en så stor sammanhängande yta som livsmedelsbutiken COOP skulle kräva vid en omlokalisering.
Vi ser positivt på ett fortsatt samarbete med SL för att hitta dragningsalternativ som kan stärka Fruängen som en viktig omstigningsknutpunkt utan att det negativt påverkar den service och handel som finns där idag. Bifogat finns ett förslag på dragning i anslutning till centrumanläggningen som vi ser skulle vara mer fördelaktig, förslaget är framtaget utan bearbetning av tekniska förutsättningar som spårväg kräver.
För Citycon Shopping Centers AB

Förlängningar/kopplingar till andra system/andra lösningar

Sammanfattning inkomna synpunkter

Ett flertal förslag har inkommit på andra tänkbara förlängningar. Det finns bl.a. flera önskemål om att koppla ihop Spårväg syd med Tvärbanan. Det finns också önskemål om att knyta ihop Hagsåtra med Älvsjö, antingen via tunnelbana eller genom förlängning av spårvägen.

SL kommentar

I arbetet med förstudien studeras översiktligt några tänkbara förlängningar från Älvsjö och Flemingsberg, bland annat en förlängning mot Tvärbanan. Dessa förlängningar studeras framförallt för att se om delen mellan Älvsjö - Skärholmen - Kungens kurva - Flemingsberg måste dimensioneras för eventuella framtida förlängningar.

Mera övergripande analyser görs i SL:s arbete med en stomnässtrategi för hela länet. Syftet är att tydliggöra principer stomtrafik och identifiera lämpliga stråk. Därtill ska en strategi för linjer, trafikslag och utbud tas fram. I detta arbete studeras ett stort antal stråk. Arbetet kommer att remitteras i början av 2012.

Synpunkter

SL Kommentar

En sammankoppling med den befintliga tvärbanan, exempelvis i Årstaberg/dal eller Liljeholmen skulle göra systemet ännu bättre. Idag är det buss, tunnelbana och tvärbana för att

Det primära i den här förstudien är att studera sträckan Flemingsberg-Kungens



ta sig Älvsjö-Essingen, vilket gör bilen frestande...	kurva/Skärholmen-Älvsjö. Förstudien diskuterar dock översiktligt möjligheterna till en anslutning till Tvärbanan som en framtida förlängning.
Jag såg i tidningen i morse en annons om kommentarer på den nya spårvägen mellan Älvsjö, Kungens Kurva; minns inte exakt hur den ska gå. Men en sak slog mig, varför inte dra den till Årstaberg istället? Så den kan kopplas ihop med tvärbanan? Som det blir nu måste ju resenärerna byta till pendeln för att sedan fortsätta spårvägen. Dock vore det nog bra med en hållplats vid Älvsjö eftersom det är en så pass stor trafikknut. Hur tänkte ni med att bara dra den till Älvsjö?	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter förlängningar.
Det är mycket positivt att denna viktiga lokaltrafiklänk nu börjar planeras. Jag hoppas att projektet kan komma att realiseras i en inte alltför avlägsen framtid. Framgångarna med Tvärbanan har visat hur viktigt det lokala resandet är för att vitalisera områden och göra dem mindre beroende av resor in till City. Nu till mina synpunkter: 1. Bygg spårväg, inte buss Jag tror att det vore ett stort misstag att bygga linjen som en s.k. Bus Rapid Transport (BRT). Även om bussarnas hastighet på en sådan blir högre än för "vanlig" busstrafik så åstadkoms inte den komforthöjning, större kapacitet, minskade energiförbrukning och allmänna attraktivitet som spårtrafik erbjuder. En bussbana kommer med stor säkerhet inte att upplevas som den väsentliga förbättring av kollektivtrafik som området behöver. Spårväg är att föredra i alla lägen framför buss. 2. Planera för ihopkoppling med Tvärbana För att ytterligare förstärka Spårväg syds attraktivitet och framtidsutsikter så tror jag att det är viktigt att den planeras för att kopplas samman med den befintliga Tvärbanan. Detta	Förutom spårväg utreder förstudien också möjligheten att köra prioriterad buss på sträckan. De två transportslagen har olika nyttor och olika investeringskostnader. Dessa räknas igenom för att se vad som ger största möjliga samhällsekonomiska nytta. Den samhällsekonomiska kalkylen är ett av flera beslutsunderlag för att välja vilket transportmedel som ska studeras vidare. Ang anslutning till Tvärbanan, se kommentar ovan (förlängningar).



för att skapa en närmare relation med de områden som Tvärbanan nu besörjer och för att stordiriftsfördelar uppnås i.o.m. möjligheten till delad vagnspark, trafikledning etc. Sammankopplingen bör i mitt tycke göras på ett sådant sätt att den nya bebyggelsen på Årstafältet kan försörjas med spårväg vilket väsentligen ökar även det områdets attraktivitet. Dessutom finns det en fördel med att skapa redundans i spårtrafiksystemet mellan Älvsjö och Årstaberg.	
Tanken är god, en snabbspårväg Flemingsberg (varför inte via Huddinge Sjukhus) - Masmo - Kungens Kurva - Skärholmen (eller Sättra, skulle avlasta Skäran) - Fruängen - Älvsjö. Varför inte låta spårvägen gå en del av sträckan parallellt med E4/E20, dels så ser det i alla fall på kartan och vad jag minns att det finns utrymme för spår där, dels för att det skulle fungera som motivator för folket i köerna i rusningstrafiken när en snabbspårväg susar förbi :) En sak som inte verkar finnas bland era förslag är en förbindelse mellan Hagsätra och Älvsjö, antingen genom att linje 19 förlängs, eller genom att spårvägen från Fruängen-Älvsjö förlängs till Hagsätra. Vad jag minns, så finns spårreservatet mellan Älvsjö och Hagsätra fortfarande kvar. En annan tanke vore en förbindelse mellan den existerande tvärbanan mellan Liljeholmen (vid Marievik) till den nya spårvägen, via Västberga (ex-vis Coop Forum) till Fruängen eller Älvsjö. Vad jag minns så finns det både ett spår som går söderut bredvid vägen och en gammal tågtunnel i området. Antingen kan den användas för transporter av fordon mellan tvärbanan och den nya spårvägen, eller som reguljär linje eller vid tillfällen då tunnelbanan fallerar.	Spårvägen föreslås gå förbi Huddinge sjukhus i alla studerade alternativ. Ett av sträckningsförslagen mellan Fruängen och Skärholmen/Kungens kurva går parallellt med E4/E20. Förstudien är geografiskt avgränsad till sträckan Älvsjö-Flemingsberg. Förstudien diskuterar dock möjliga förlängningar från Älvsjö och Flemingsberg där en koppling till Hagsätra kan vara en av flera möjliga fortsättningar. Hagsätra kommer sannolikt att finnas med som utredningsalternativ när/om ett fortsatt utredningsarbete startar. Ang anslutning till Tvärbanan, se kommentar ovan.



Kollektiva trafiksystem som erbjuder många bytesmöjligheter ger resenärerna hög tillgänglighet till hela stadsområdet. Titta på Berlin, Paris eller London!! Stockholms system har varit alltför radiellt – alla skall tvingas att åka in till city, om man skall byta mellan linjerna. Den nya tvärbanan är ett härligt exempel på att man börjat tänka om, men så har denna bana också blivit mycket populär. Om man nu skall bygga ut nätet i Söderort bör man i första hand knyta ihop Hagsätra och Fruängen med en station i Älvsjö på vägen. Inte särskilt dyrt eller stadsplanemässigt komplicerat. Man får på detta sätt flera bytesmöjligheter och något av en ringlinje Gullmarsplan- Hagsätra – Älvsjö - Fruängen – Gullmarsplan, och en stor del av Söderort blir tillgängligt och åtkomligt för väldigt många människor på ett helt nytt sätt. Antalet resealternativ ökar kraftigt. Lägg banan Hagsätra -Älvsjö– Fruängen på en hög betongviadukt. Ett sådant system är både billigt och föga miljöstörande. Jag rekommenderar ett studiebesök i Delhi, Indien, där man just byggt ut ett system med sådana Metroviadukter på delar utanför city. Deras nya system är tekniskt överlägset vårt. Om Ni skulle önska kan jag låna ut material om Delhis nya metro, som jag hemfört därifrån. Ni kan också Googla på nätet med adress Delhi Metro	Ang anslutning till Hagsätra, se kommentar ovan (förlängningar).
Jag bor nära Älvsjö station och jag har två funderingar om Spårväg Syd: 1. Varför bygger man inte spårvägen från Hagsätra till Älvsjö också, så att man har en förbindelse mellan de röda linjerna, gröna linjen mot Hagsätra samt pendeltåg från Älvsjö? Det är ju många i Stockholm som undrar varför inte tunnelbanan till Hagsätra byggdes till Älvsjö. Jag tror inte att det kan vara mycket svårare eller dyrare att bygga den till Hagsätra (det är en	Ang anslutning till Hagsätra, se kommentar ovan (förlängningar). Antalet cyklister har ökat i Stockholm under senare år. Det är viktigt att man i tidiga utredningsskeden planerar för detta, att



väldigt kort sträcka!) och det skulle leda till en till tvärförbindelse. Jag hoppas att ni tänker på det alternativet när ni planerar för Spårväg Syd. 2. Jag är med i cykelfrämjandet Stockholm och hoppas att ni samarbetar för att optimalisera cykelbanorna medan ni planerar för Spårväg Syd. I 2011 kommer det en cykelplan för Stockholm med rekommendationer från vår sida och jag hoppas att ni har dem med när ni planerar.	det finns plats i gaturummet. Vi tar med oss frågan i det fortsatta utredningsarbetet.
Översänder härmed mitt förslag om tunnelbana som har större kapacitet än spårvägen och fungerar som tvärbana också. Det är som följer: Tunnelbanan som nu går till Hagsätra förlängs ned under jord ned i berget till Älvsjö pendeltågstation, vidare till Fruängens tunnelbanestation, Skärholmens tunnelbanestation, Kungens Kurva, Vistaberg, Vistaskolan, och Flemingsbergs pendeltågsstation. Jag menar att tunneln skall borraras under naturskyddsområdet mellan Kungens Kurva och Vistaberg så att arbetet inte stör det naturskyddsområdet. Det är alltid bättre att borra än att spränga tunnlar och de behöver alltid förstärkas med stål eller armerad betong så att de inte rasar ihop om det blir jordbävning eller bombardemang eller händer någon olycka. Detta förslag är en del av ett större förslag som jag har skickat till några förut.	Ang anslutning till Hagsätra, se kommentar ovan (förlängningar).
Jag tycker sträckningen för spårväg syd är konstig. Varför är det ett sånt virrvarr av spår runt Fruängen? Vilka restider kan man gissa på från Flemingsberg till Kungens Kurva resp. Älvsjö Kungens Kurva. Jag antar att denna spårväg ska bli någon slags shoppingspårväg till från KK/Skärholmen, eller hur? Jag tror bara man missar en massa underlag för denna trafik i området kring Huddinge C och Stuvsta C. Jag tror inte folk i Huddinge C kommer sätta sig på pendeln och åka till Flemingsberg eller Älvsjö och byta till spårvägen för att komma till KK. Tror	Förstudien presenterar fyra sträckningsalternativ genom Fruängen. Hur Fruängen ska passeras beror på vilka anslutande dragningar (mot Älvsjö och Skärholmen) som väljs. Spårvägen kommer att avsevärt korta de kollektiva restiderna mellan Flemingsberg-Kungens kurva och



ni det? Har ni tänkt tanken på sträckningen Huddinge C - KK - Skärholmen? Man skulle kunna tänka sig att dra spårvägen brevid den befintliga brandvägen mellan Källbrink och KK. Denna sträckning är mycket kortare och därmed billigare OCH snabbare OCH mer attraktiv OCH pendeln och T-banan knyts ihop. Jämfört med detta förslag känns det befintliga förslaget med grenen till Flemingsberg som en död blindtarm genom ingenmansland. Jag skulle mycket uppskatta svar på mina frågor.	Älvsjö-Kungens kurva. Spårväg Syd innebär en spårburen tvärförbindelse som knyter ihop viktiga regionala centra. Spårväg syd fyller olika funktioner. Det kommer att göra det lättare för dem som bor och arbetar utmed sträckan att nå sina målpunkter snabbare. Den kommer också att förbättra bytesmöjligheterna för tunnelbane- och pendeltågsresenärer. Flemingsberg är, med sjukhus och högskola en viktig målpunkt och utpekad som en av regionens 9 kärnor i den regionala utvecklingsplanen, RUFS. Spårväg syd kommer att stärka området som regional kärna.
Jag tycker att den borde börja byggas så fort som möjligt. Ni borde också kontrollera om det går göra en förlängning till Haninge. Det tar alltför lång tid att ta sig från Masmo till Haninge med kollektivtrafik idag. Detta tvingar människor att köra bil om man bor i den sydvästra delen (Norra Botkyrka, Vårby, Skärholmen) och arbetar i Haninge eller Nynäshamn.	Förstudien är geografiskt avgränsad till sträckan Älvsjö-Flemingsberg. Det finns många tänkbara förlängningar från Älvsjö och Flemingsberg station. Några av dessa diskuteras i utredningen. Haninge kan vara en möjlig



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

	målpunkt om spårvägen förlängs från Flemingsberg.
Spårväg till Flemingsberg behövs inte. Fittja-Slagsta (vid Färjan) för att ta emot trafik från Ekerö därefter alternativa vägar till Kungens Kurva fruängen- Älvsjö och vidare från Älvsjö på Örenleden mot skarpnäck utefter hela denna väg finns möjligheter till ny stadsbyggelse som kan bli mycket attraktiv och med bra kollektivtrafik via flertal tunnelbanor mot det gamla stockholm. Man kan också rädda årstafältet vilket fyller ett stort behov som Landskapspark	Det finns många olika tänkbara dragningar av en spårväg. I den här förstudien har den geografiska avgränsningen varit Älvsjö-Flemingsberg.
Angående sträckningen på spårväg syd, Varför inte dra den hela vägen från telefonplan? Då det blir förre byten för resenärerna och stabilare trafik från och till tunnelbanan för alla som smidigt vill till city.	Förstudien är geografiskt avgränsad till sträckan Älvsjö-Flemingsberg. Det finns många tänkbara förlängningar från Älvsjö och Flemingsberg station. Några av dessa diskuteras i utredningen. I dagsläget bedöms dock inte Telefonplan som aktuellt eftersom en eventuell spårväg skulle konkurrera med befintlig tunnelbana.
Synpunkter rörande tidigt samråd för Spårväg Syd Angående förslaget syfte: Vid samrådet den 30 november framkom synpunkter om att oklarhet råder vad gäller själva syftet med projektet. Det övergripande syftet, anser jag, är tydligt i behovet att inför framtiden anpassa persontransporterna till mer "stadsanpassade" transportsätt. Stockholm är i stort behov av ett s.k. paradigmskifte vad gäller transporter för såväl gods som människor. Mer yt- och	Det övergripande syftet med Spårväg syd är att förbättra tillgängligheten till de regionala kärnorna. Samtidigt kan spårväg syd uppfylla ett mer lokalt transportbehov i de områden den passerar. Det kommer att göra det lättare för dem som



energieffektiva transporter, för både de som redan bor här idag och kommande medborgare i Stockholm, är en förutsättning för en framtida fungerande stad. För detta syfte krävs att bl a kollektivtrafiken tydligt gynnas. Om detta varit oklart i förslagspresentationen bör detta förtydligas och lyftas i det vidare arbetet. Spårväg och alternativa lösningar: Jag tror man redan i detta planeringsskede behöver överväga de transportalternativ som kan finnas till spårvagn. Motiv till detta är att de aktuella transporttyperna för spårvagn i relativt stor utsträckning kommer att beröra befintlig väg- och bebyggelsestruktur. Att ny transportinfrastruktur finns i nära anslutning till befintliga bostäder är en förutsättning om kollektiva transporter skall fungera som ett bättre alternativ till egen bil. Spårvägsalternativet kan dock vara svårt då detta bl a innebär relativt stora ingrepp i form av ytbehov för spår och åtgärder i kuperad terräng samt risk för vibrationer till bostäder genom spårvagnarnas tyngd.

Istället bör ett planeringsalternativ utvecklas i form av en lättare variant av ett BRT-system. Ett utvecklat separat system med bussgata för elbussar inom ramen för befintlig vägmark kan innebära samma trygghet och tydlighet som en spårväg utan de tidigare nämnda negativa konsekvenserna. Om disponibel vägmark inte ger utrymme för en separat bussgata, skall tydlig prioritet ges som gynnar busstrafiken genom signalsystem m m i konkurrensen med övrig vägtrafik. Kravet om att i ett senare skede kunna bygga om bussgatan till spårväg bör kunna slopas.

Fördelar med ett sådant system:

- Lägre investerings- och driftskostnader jämfört med spårväg.
- Ett större effektivitetsutnyttjande av befintlig väginfrastruktur.
- Minimalt behov av ingrepp i natur- och parkmiljö.
- Stor potential att kunna minska

bor och arbetar utmed sträckan att nå sina målpunkter snabbare. Den kommer också att förbättra bytesmöjligheterna för tunnelbane- och pendeltågsresenärer. Förutom spårväg utreder förstudien också möjligheten att köra prioriterad buss på sträckan. De två transportslagen har olika nyttor och olika investeringskostnader. Dessa räknas igenom för att se vad som ger största möjliga samhällsekonomiska nytta. Den samhällsekonomiska kalkylen är ett av flera beslutsunderlag för att välja vilket transportmedel som ska studeras vidare.

Förstudien är geografiskt avgränsad till sträckan Älvsjö-Flemingsberg. Förstudien diskuterar dock möjliga förlängningar från Älvsjö och Flemingsberg där en koppling till Östberga/Skarpnäck kan vara en av flera möjliga fortsättningar.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

pågående miljö- och klimatpåverkan. • Eventuellt mindre behov av tidskrävande detaljplanering. Synpunkter på sträckningsalternativ och utformning från Älvsjö mot Flemingsberg mm: Vid Älvsjö Station: Marken vid Älvsjö Station (parallellt med befintlig spårdragning för stambanan), som i detaljplan är avsatt för tvärbanan och ansluter till den planerade bussterminalen och dess angöring till det lokala vägsystemet, kan användas för en ny busslinje. Herr Stens väg: Samrådets sträckningsalternativ (för spårvagn) parallellt med stambanan utmed Herr Stens väg tas bort! Dragningen förefaller orimlig med tanke på behovet av inlösen av fastigheter, en uppenbar risk för följdexploatering av Älvsjöskogen samt att ett antal mycket värdefulla ekar mellan stambanan och Älvsjö stadsdelsförvaltning vid Älvsjö station hotas. Mitt sträckningsalternativ ("Transportväg Syd") För en lättare BRT-lösning: Från Älvsjö station över Älvsjövägen (prioriterad signalstyrning) till Långbrodalsvägen och vidare till Svartlösavägen. Norrut på Svartlösavägen för anslutning till Vantörsvägen västerut mot Mickelsbergsvägen via Fruängsgatan till Fruängsplan. Från Fruängsplan via Gamla Södertäljevägen till Kungens Kurva. Från Kungens Kurva via Ekgårdsvägen och Månskärsvägen vidare Kungens Kurvaleden över E4/E20 och Vårby Allé till T-bana Vårby Gård. Från tunnelbanan fortsatt sträckning via Vårby Allé under E4/E20 och anslutning till Masmo tunnelbana. Från Masmo via Botkyrkaleden/Glömstaleden mot Flemmingsberg. Sträckningsalternativet är anpassat för att i så stor utsträckning som möjligt passa till nuvarande förhållanden/förutsättningar men	
---	--



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

kräver även viss utformning av vissa sträckor. Långbrodalsvägen, Svartlösavägen, Gamla Södertäljevägen, Mickelsbergsvägen och Vantörsvägen har breda gatustråk, vilket underlättar för separata bussgator. Samtidigt finns bostadsbebyggelse i anslutning till dessa vägar som underlag för resande. Föreslagen sträckning undviker i möjligaste mån ingrepp i eller hot om exploatering av värdefulla grönområden. Förslaget till sträckning mellan Kungens Kurva och Vårby allé undviker intrång och exploateringsrisk för naturreservatet öster om E4/E20, och bevarar de höga biologiska värden som följer av den regionala gröna kilen som där finns. Mitt sträckningsförslag mellan Masmo och Glömsta bör utformas på bro för att förbättra stråket för biologisk mångfald och för människors rekreation. Botkyrkaleden innebär idag omfattande barriäreffekter för biologisk mångfald och rekreation, vilken inte bör förstärkas genom ytterligare vägtrafik.

Ytterligare utveckling av tvärförbindelse
En fortsatt dragning bör vara möjlig från Älvsjö station österut via Åbyvägen och till Årstafältets västra sida, vidare österut över fältet via Östbergavägen och Sockenvägen till Gamla Tyresövägen och slutligen Skarpnäck. På samma sätt som för mitt sträckningsförslag mot Flemingsberg finns, genom vägarnas utformning, möjligheter till separata bussgator. Åbyvägen, Sockenvägen och Gamla Tyresövägen erbjuder breda vägavsnitt. Östbergavägen bör dessutom avsättas för enbart busstrafik i framtiden. En sådan föreslagen tvärförbindelse blir värdefull för kompletterande bostadsbebyggelse i området, inte minst för utvecklingen på Årstafältet!

Resenärsföreningen Kollektivtrafikant Sthlm är mycket positiv till ny, kapacitetsstark och snabb kollektivtrafik på sträckningen för Spårväg Syd och ser ett behov av ett snabbt genomförande. Vi ser med oro på att projektet inte har fått

Förstudien är geografiskt avgränsad till sträckan Älvsjö-Flemingsberg. Förstudien diskuterar



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

tillräcklig finansiering av regeringen/länsstyrelsen för att kunna genomföras förrän efter 2021. Föreningen anser att Spårväg Syd har en viktig roll för att öka attraktiviteten för södra Stockholm och attrahera företag att etablera sig i området och motverka den trend där staden delas i två delar med en ojämн fördelning av företagsetableringar till den nordliga sidan fördel (en trend som utifrån internationella erfarenheter sannolikt kommer att förstärkas vid genomförandet av Förbifart Stockholm). Spårförbindelser motverkar också en långvarig och oroande trend mot stadsutglesning och allt fler otrygga utemiljöer som ingen vill vistas i. Spårförbindelser bidrar till att bebyggelsen hålls ihop, till bättre markutnyttjande och levande kärnor. Nya spår kommer att bli avgörande för att förverkliga visionen om ett hållbart samhälle och attraktiva kärnor utanför Stockholm city. Vi vill betona SLs nya roll som ansvariga för planeringen av trafiken i regionen och hur denna verkar för att stärka regionplanen. Vår uppfattning är att det tidigare Regionplane- och trafikkontoret själva har motverkat regionplanen genom en mycket svag planering för kollektivtrafiken. Framväxandet av de regionala stadskärnor som regionplanen bygger på är ej genomförbart utan en mycket bra kollektivtrafik som binder samman kärnorna. Med bra kollektiva tvärförbindelser förväntas flera av de regionala stadskärnorna få över 100 000 invånare under tidsperioden 2030-50, det vill säga som medelstora svenska städer av Eskilstunas, Gävles och Sundsvalls storlek. Vi anser att planeringen av Spårväg Syd bör ta utgångspunkt i det perspektivet. Bland annat av den anledningen anser föreningen att ytterligare alternativ till spårväg och BRT bör studeras. Särskilt intressant är att studera förarlösa automatbanor med hög turtäthet, motsvarande t ex Bombardiers ART-	dock möjliga förlängningar från Älvsjö och Flemingsberg där en koppling till Jordbro/Haninge kan vara en av flera möjliga fortsättningar.
--	--



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

system. Vi ser att dessa system med dess höga turtäthet och möjlighet att köra trafik dygnet runt i högre grad stödjer regionplanens diskussion om vad som krävs för att skapa attraktiva regionala stadskärnor.

För att stärka en ny spårlösning i södra Stockholm anser vi också att SL bör studera följande förslag närmare:

En förlängning/delning av Spårväg Syd från Skärholmen via Förbifart Stockholm till Vällingby, Barkarby, Akalla, Sollentuna, Häggvik, Täby-Arninge.

Studien "Bättre kollektivtrafik på Förbifart Stockholm" som Kollektivtrafikant Sthlm har genomfört tillsammans med Trivector Traffic visar att den planerade kollektivtrafiken på Förbifarten inte blir attraktiv. Vi förespråkar därför att ett körfält i vardera riktning på Förbifarten anslås till en BRT-lösning, en spårvagnslösning eller ett automatbanesystem. Vi noterar också att det i regionplanen finns spårreservat mellan Barkarby och Akalla samt mellan Häggvik och Täby-Arninge. Vi anser att det är viktigt att se Spårväg Syd som en grundsten i att bygga samman de tänkta regionala stadskärnorna med riktigt bra kollektivtrafik. I RUFS 2010 framförs detta som en grundförutsättning för att attraktiva regionala stadskärnor ska utvecklas. SL bör närmare utreda hur en sådan förlängning påverkar resandeunderlaget.

En förlängning av Spårväg till Jordbro/Haninge Eftersom Haninge pekas ut som ytterligare en av de regionala stadskärnorna med stor tillväxtpotential framöver anser föreningen att SL även bör se över möjligheterna att via Södertörnsleden ansluta Spårväg Syd till detta område.

En tunnellsystem med direktbyte till tunnelbanan i Masmo

I samband med bygget av Masmolänken finns möjligheter att låta Spårväg Syd gå i tunnel vid Masmo och då skapa ett direktbyte över perrong mellan de nya spåren och tunnelbanan. Vi ser



att detta skulle kunna bli en mycket attraktiv byteslösning för SL-resenärerna och att den därför bör utredas. En bra byteslösning vid Älvsjö Det är mycket viktigt att det skapas ett bra byte mellan pendeltåg och de nya spårven vid Älvsjö, oavsett vilket trafikslag SL väljer att gå vidare med. Den nya trafiken bör korsa plattformarna för pendeltågen vinkelrätt, så att det blir kort gångsträcka, inte en långpromenad som till bussarna idag.	
Jag vill att man skapar en spårväg mellan T-bana och pendeln i Botkyrka Jag tycker också att man ska införa enhetstaxa	Förstudien Spårväg syd är geografiskt avgränsad till sträckan Älvsjö-Flemingsberg. Taxefrågor hanteras inte inom ramen för förstudien.
Andra transportslag <u>Sammanfattning inkomna synpunkter</u> <u>SL kommentar</u> Synpunkterna kommenteras nedan.	
Synpunkter	SL Kommentar
Jag undrar varför man inte utreder trådbuss som ett alternativ? Om det finns ett alternativ med BRT så borde väl trådbuss kunna vara en möjlighet också?	Förstudien har avgränsats, både geografiskt och färdmedelsmässigt. Trådbuss kan vara en alternativ utformning om bussalternativet bedöms som intressant. Trådbuss är en alternativ utformning av bussalternativet.
Avseende spårväg /...väg på Mickelsbergsvägen Anser det omotiverat då buss 173 går snabbt till Älvsjö stn. Blir bara störningar i området. Det som	Utgångspunkten (målet) i förstudien är att öka



borde byggas är tunnelbana/Pendeltåg kapaciteten då det byggs mycket i området. Jag är emot vägbebyggnat (ej läsbart) på mickelsbergsvägen.	tillgängligheten mellan de regionala kärnorna. För att göra det bedöms det viktigt att förbättra kopplingen mellan tunnelbanan och pendeltågsspåren på tvären. En utbyggnad av tunnelbanan eller pendeltågsspåren bedöms inte vara möjliga för att nå denna förstudies mål.
Fastighetsfrågor <u>Sammanfattning inkomna synpunkter</u> <u>SL kommentar</u> Synpunkterna kommenteras nedan.	
Synpunkter	SL Kommentar
Vi har tagit del av utsänt informationsblad betr rubr förstudie. Då kartan över spårvägens sträckning inte visade några egentliga detaljer så vill vi i detta skede endast göra er uppmärksamma på vår bensinstation vid Skärholmens centrum på fastigheten Måsholmen 22, då det enl kartbilden ser ut som om spårvägen kommer att passera denna. Vid den fortsatta planering av spårvägen ber vi er notera att Boverkets riktlinjer betr avstånd till bensinstation samt Spränginspektionens krav betr bensinstationer måste beaktas.	Exakt hur spårvägen kommer att utformas hanteras i arbetet med en järnvägsplan. I detta arbete kommer naturligtvis Boverket riktlinjer att beaktas.
AB Svensk Bilprovning har inga synpunkter på rubricerat ärende. AB Svensk Bilprovning vill dock att kommunen säkerställer att projektet inte medför en försämring avseende till- och frångfartsvägar till Bilprovningen (Strömsåtravägen 14) och	Exakt hur spårvägen kommer att utformas hanteras i arbetet med en järnvägsplan. Det



att Bilprovningens verksamhet i övrigt inte påverkas negativt.	gäller också utformning av vägar, till- och frånfartsvägar. Utgångspunkten är att till- och frånfartsvägar ska fungera även om det byggs en spårväg.
Tack för er inbjudan till samråd förstudie Spårväg Syd. Efter att ha fått er inbjudan och läst den noga så vill jag att ni sänder mig mer information. Som SL säkert är medvetna om så skall en förstudie till byggande av järnväg enligt 2 kap 1 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg innehålla ett samråd enligt 6 kap. 4 § första–tredje styckena miljöbalken. Enligt Miljöbalkens 6 kap 4 § tredje stycket skall den som avser att bedriva verksamheten eller vidta åtgärden före samrådet lämna uppgifter om den planerade verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning och utformning samt dess förutsedda miljöpåverkan. Uppgifterna ska lämnas till länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som särskilt berörs. I och med att den sträckning som redovisas på sidan 2 (stora kartan) faktiskt går över mitt hus så känner jag mig faktiskt särskilt berörd. Jag begär därför att SL snarast översänder mig de uppgifter som skall finnas tillgängliga innan samrådet. Jag kommer även att ringa någon av era kontaktpersoner i denna fråga	I förstudiearbetet genomförs ett tidigt samråd med allmänheten för att det ska vara möjligt att påverka det fortsatta arbetet. Därför presenteras inte några detaljer i förstudiens tidiga samråd. Det sker först i arbetet med järnvägsutredning och järnvägsplan. I dessa två skeden ska det också tas fram en miljökonsekvensbeskrivning. I kapitel 6 i miljöbalken beskrivs vad som gäller för miljökonsekvensbeskrivningar och hur samråd ska ske i samband med miljökonsekvensbeskrivningar. I en förstudie görs en översiktlig miljöbedömning.



Buller

Sammanfattning inkomna synpunkter

SL kommentar

I arbetet med förstudien studeras buller på en övergripande nivå. Skulle detta alternativ studeras vidare i en järnvägsplan kommer en detaljerad bullerutredning att göras, där alla åtgärder som krävs för att klara gällande riktvärden beskrivs för varje påverkad fastighet.

Synpunkter

SL Kommentar

- 1) Jag vill jättegärna ha spårvagn nära min bostad. Enligt förslagen är det sträckningen som går Linbodavägen som har hållplats nära Vältstigen 13, Älvsjö där jag bor. Det blir bra att kunna åka till Skärholmen, Kungens Kurva och Huddinge sjukhus utan byte.
Dock kan jag tycka att det redan finns kommunikationer som motsvarar spårvagnens sträckning så den egentligen är onödig. Jag kan ta buss 163 utanför min dörr och byta till 173 till Kungens Kurva. Ta buss 163 till Bredäng och tunnelbanan till Skärholmen. Buss 163 till Älvsjö station och pendeltåget till Flemingsberg.
Jag var på det överfulla mötet i Älvsjö och av vad jag förstod är det framtida infrastrukturssatsningar med tanke på fler bostäder och fler arbetsplatser spårvagnen ska täcka upp. Dock är jag ändå tveksam till att dra in en bullrande farlig spårbunden trafik på smala villagator.
- 2) Jag tycker det är viktigt att barnens bostads- och trafikmiljö görs så säker som möjligt. Ska man dra spår i villaområden så måste spårvagnens fart vara mycket låg och barn ges företräde genom gångbanor, cykelbanor mm.
- 3) Jag tycker det är viktigt att människor med spår och hållplatser i anslutning till sina bostäder får så låg bullernivå som möjligt.

Tanken är att spårvägen ska förbättra kommunikationerna både för dagens resenärer och för de bostads- och arbetsplatsområden som planeras utmed utredningssträckan.

Det är viktigt att allas bostads- och trafikmiljö utformas på ett säkert sätt. Buller och vibrationer är viktigt att bygga bort när man anlägger en spårväg. I grunden bullrar en spårvagn inte mer än en buss, det är dock en annan typ av buller med annan frekvens.

Trafikmiljö- och bullerfrågor avhandlas på ett



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

	mer detaljerat i ett eventuellt senare utredningsskede.
vi tycker verkligen att det är en utmärkt idé med en snabbspårväg från Älvsjö till Skärholmen och Kungens Kurva. Tvärförbindelserna i denna del av staden behöver förbättras och eftersom området expanderar och nya bostäder och arbetsplatser byggs behövs också nya trafiklösningar. För oss som bor på Mickelsbergsvägen mellan Fruängsgatan och Älvsjövägen är trafikbullret redan ett stort problem. Det är därför vår förhoppning att bullerskydd sätts upp längs med Mickelsbergsvägen för att skydda fastigheterna från en orimlig bullernivå pga redan ökande trafik. Det framgår inte helt tydligt av kartor på vilken sida av Mickelsbergsvägen som spåren skall förläggas om sträckningen via Älvsjövägen väljs. Då vi har infarten till vår fastighet från Mickelsbergsvägen är vi naturligtvis angelägna om att denna bevaras, skulle spåren läggas på den sidan av vägen.	I arbetet med förstudien studeras buller på en övergripande nivå. Skulle detta alternativ studeras vidare i en järnvägsplan kommer en detaljerad bullerutredning att göras, där alla åtgärder som krävs för att klara gällande riktvärden beskrivs för varje påverkad fastighet. I järnvägsplanen kommer också den exakta dragningen av spårvägen att studeras och fastställas. Anpassning till vägtrafiken, infarter till fastigheter, mm är faktorer som spelar in när spårvägsdragningen planeras i detalj.
Samråd	
<u>Sammanfattning inkomna synpunkter</u>	
<u>SL kommentar</u>	
Intresset för samrådsmötet i Älvsjö var väldigt stort. SL hade missbedömt hur många som skulle komma till mötet i Älvsjö. För att alla skulle få möjlighet att få informationen bjöd SL in till ytterligare möte i Älvsjö.	



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Synpunkter	SL Kommentar
Jag är Medlem i Kollektivtrafikant Stockholm och mkt intresserad av spårvägssatsningarna som håller på att ske. Jag kan tänka mig att samråden som ni ordnar kan vara både jobbiga och konstruktiva. Jag undrar vilka delar av projektplaneringen som är extra mottagliga för nya synpunkter i Spårväg syd - projektet? En bra sak vore om man under pågående samrådstid kunde få läsa sig till hur mötena artar sig, som exempelvis nu i fallet med Samråd Stockholm Syd: Vad diskuterades på första samrådsmötet i Botkyrka? Inkom synpunkter från såväl negativt berörda, som vinnare på projektet? Vilka synpunkter tyckte ni var mest kreativa, och bedömer ni få stor effekt för utgången av projektet? Vad kan bli bättre till nästa möte i Skärholmen - vilken typ av närvaro/ kunskaper/synpunkter ser ni som extra viktig? Detta skulle medföra ännu större öppenhet i planeringsprocessen, och innebära mer nyttig feedback för er som planeringsorgan! Finns det något demokratiskt hinder i att delge mig och andra sådan information från ett tidigare samrådsmöte?	Se SL kommentar till sammanfattning av inkomna synpunkter Samråd.
Ni måste ordna ytterligare en samrådskväll i Älvsjö det gick ju inte att komma in i lokalerna på Johan Skyttesskolan. Sittplatser ett fåtal och vem orkar stå i två timmar. Det var uruselt ordnat. Hyr Victoriahallen på Älvsjömässan så alla som fick vända i kväll kommer in!	Se SL kommentar till sammanfattning av inkomna synpunkter Samråd.
Vänligen håll ett nytt möte! Jag tillsammans med säkert flera tusen villaägare kom ej in på ert s.k. info möte. Jag tror Ni ej förstår antalet engagerade Älvsjöbor som är oroliga för: • Expropriation av villor • Få sina barn överkörda av spårvagnar • Buller • Byggstök • Markvibrationer – Älvsjö består till största delen	Se SL kommentar till sammanfattning av inkomna synpunkter Samråd.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

av sjöbotten. • Krav pga av minskade marknadsvärdet på villor som ligger precis vid tåget. Att boka en liten lokal när det är flera tusen villaägare som är berörda vittnar om att Ni ej förstår vidden av motståndet i Älvsjö mot er järnväg. Vänligen boka mässan!!!	
Hur skulle det vara om ni ordnade en större lokal när ni kallar till ett viktigt möte! Hälften av Älvsjöborna fick vända hem! Jag lyckades hänga mig in och fick stå i 2 timmar för att lyssna på stolligheter om en spårvagn som skulle gå i ett tättbebyggt villaområde som Älvsjö är. Här finns ju alla kommunikationer redan med bussar och tåg till aktuella platser . Har det nu läggas ner miljardbelopp på en spårvagn när man mycket billigare och smidigare kan sätta in fler busslinjer om det behövs. Allt talar för: INGEN SPÅRVAGN I ÄLVSJÖ!!! RÖR INTE VÅR SKOG!!	Se SL kommentar till sammanfattning av inkomna synpunkter Samråd.
Vi var många som inte kom in till mötet om Spårväg syd som hölls i Johan Skyttes skolas aula. Detta pga att lokalen inte rymde alla som ville veta om planerna för Spårväg Syd. Vi meddelades dock att ett nytt möte ska hållas. Jag vill nu veta när och var detta möte kommer att hållas. Jag hoppas att ni tar en ännu större lokal, som t ex ljushallen i Johan Skyttes skola, som rymmer många hundra personer. Den lilla aulan var alldeles för liten	Se SL kommentar till sammanfattning av inkomna synpunkter Samråd.
Övriga frågor/synpunkter <u>Sammanfattning inkomna synpunkter</u> <u>SL kommentar</u> Under Övriga frågor/synpunkter har samlats sådana synpunkter som ej har kunnat sorteras in under andra rubriker. Många av synpunkterna handlar om frågor som inte hanteras i förstudien, t.ex. hur bytespunkter och sträckningar ska utformas, vilken fordonstyp som bör väljas och exakt sträckning mellan två punkter. Det generella svaret är att dessa frågor kommer att hanteras i ett eventuellt senare utredningsskede.	



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Synpunkter	SL Kommentar
Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen lämnar några synpunkter kring en utbyggnad av spårväg syd mellan Älvsjö - Kungens kurva - Flemmingsberg. En utbyggd tvärförbindelse med snabbspårväg och eller snabbusslinje mellan knutpunkterna Älvsjö - Kungens Kurva och Flemmingsberg är mycket angelägen för Storstockholms invånare. En sådan förbindelse möjliggör en fortsatt hög andel kollektivtrafik, minskarklimatfarliga utsläpp från biltrafik, knyter samman tre viktiga knutpunkter, m.m. Vi är således i huvudsak mycket positiva till en Spårväg syd och skulle vilja att planering och genomförandet snabbas på! Spårväg syd är mer angelägen att genomföra än spårväg i city. En dragning av en linje kan dock beröra tre mycket viktiga natur- och friluftsområden i Storstockholm. Områdena är Älvsjöskogen, Gömmaren (naturreservat med utvidgning med Masmoberget) och gröna passagen över Glömstavägen mellan Gömmaren och Flottsbro. Vi informerar er om att Huddinge kommun nyligen har beslutat starta upp ett arbete med utvidgning av Gömmarens naturreservat med Masmoberget. Stockholms stad har gjort åtaganden att bilda naturreservat av bl.a. Älvsjöskogen. Se Länsstyrelsens program för skydd av tätortsnära natur "Aldrig långt till naturen"(2003:20). Utdrag bifogas. Hela Gömmaren, Masmoberget och Flottsbroområdet ingår dessutom i en av Storstockholms mycket viktiga Gröna Kilar, som har ett starkt stöd och visst skydd i regionplanen RUFS. Stora legitima natur-, rekreations- och friluftsintressen finns i de aktuella grönområdena. Stockholmskretsen anser således att en	SL är medveten om att Spårväg syd kan komma att påverka Älvsjöskogen, Gömmarens naturreservat med Masmoberget och passagemöjligheter över Glömstavägen till Flottsbro. De olika dragningarnas påverkan på dessa områden kommer att beskrivas i förstudiearbetet och ligga till grund för bedömning om de olika dragningarnas genomförandemöjlighet. SL noterar önskemålen om att genomföra utökad busstrafik som ett första åtgärd innan spårvägen är genomförd. Busstrafik finns med som alternativ i förstudien och effekterna av utökad busstrafik kommer att beskrivas i förstudien.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

utbyggnad är mycket angelägen. En utbyggnad får dock inte inkräkta på Älvsjöskogen, Gömmarens naturreservat med Masmoberget eller allvarligt minska passagemöjligheter över Glömstavägen till Flottsbro. För Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen	
Jag skulle vilja att ni beaktar följande synpunkter. Plats för bagage och barnvagnar samt insteg för barnvagnar. Detta är kanske särskilt viktigt i de två bussalternativen. Dagens bussar i området, tex linje 173 2+(2) platser, är underdimensionerade för behovet. Utöver de som får vänta vid hållplatserna är det många som väljer att inte ens prova lyckan med bussen. Vid spårvägsalternativet vore det väl klokt att ansluta till grön tunnelbanelinje direkt. Det skulle öppna upp för snabbare pendling mellan fler söder förorter. Om spårvägssträckningen blir via Älvsjövägen, vore det klokt att gräva ner bilvägen och köra kollektivtrafiken ovanpå. Det skulle dessutom skapa värdefull tomtmark i, i så fall helt ok miljö. Marken skulle sedan kunna säljas för att delfinansiera överdäckningen.	I det här skedet utreds tänkbara transportslag och sträckningar. Val av fordonstyp sker i ett eventuellt senare skede. Då är det viktigt att det valda fordonslaget svarar mot de behov som finns. Den här förstudien är geografiskt avgränsad till sträckan Älvsjö-Flemingsberg. Eventuella förlängningar och vart dessa ska gå hanteras eventuellt i en framtida studie. Hur Älvsjövägen ska utformas, om Älvsjövägen blir det alternativ som man går vidare med, kommer också att hanteras i ett senare utredningsskede.
Har en allmän synpunkt på hur dragningen skall vara. Det skall vara mest rationellt att dra spårsträckningen/BRT enligt förslag där flest människor har sina arbetsplatser. Således i anslutning till industriområden. Här finns största chansen till att åka kommunalt och där det åks två gånger per arbetsdag. Genom bostadsområden skall möjligtvis förstärkas med bussar och här är människorna mycket mer utspridda.	Ett viktigt underlag i förstudien är att studera var människor bor och jobbar och vilken spårdragning som har störst potential att nå flest människor.



Huddinge Hembygdsförening är en varm tillskyndare av spårvägen till Karolinska universitetssjukhuset i Huddinge men har några ytterligare åsikter. Av rubriken framgår det att ämnet är spårvägar, inte bussar. (Hur fint namn man än hittar på.) Spårvägen ansluter i båda ändar till järnvägsstationer. För att verkligen få ned landsvägstransporterna borde det ligga nära till hands att låta godsvagnar transporteras på spårvägen till Kungens Kurvas alla försäljningsställen där för närvarande en imponerande mängd långtradare kan skådas på morgnarna. Naturligtvis gäller det också alla stora varuförbrukare längs spårvägen men Kungens Kurva är extrem i detta sammanhang. Hur själva anslutningen mellan spårväg och järnväg skall gå till har utretts i samband med ett liknande projekt när spårvägen till det då nya "köpcentret" vid Enskede drogs i början av 1900-talet. Linjen, som gavs nummer 8, förlängdes senare till Skarpnäck. Problem uppstod till en början bland annat beroende på olika rälsprofiler och dylikt men det löstes på ett förtjänstfullt sätt. Varför skall vi vara sämre drygt 100 år senare?	Det finns ett behov av att förbättra de kollektiva tvärförbindelserna i söderort. Spårväg Syd utreder möjligheten att köra spårväg eller prioriterad buss mellan Älvsjö och Flemingsberg. Förstudien är avgränsad till att lösa de begränsningar som finns i persontrafiken i området.
Svenska Kraftnät har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerad förstudie och har följande synpunkter: Svenska Kraftnät har två 220 kV-ledningar som berör Spårväg syds studerade sträckning. Berörda ledningar är Botkyrka - Bredäng (vår beteckning RL12 S3-4) och avgrening Lindhov - Högdalen (vår beteckning KL23 S3-4). Svenska Kraftnät har tillsammans med elnätsföretagen Vattenfall och Fortum föreslagit en helt ny struktur för regionens elnät, projektet Stockholms Ström. Ledningen mellan Lindhov och Högdalen planeras att rivas inom ramen för Stockholms Ström.	Förstudien för Spårväg Syd befinner sig i ett tidigt skede där alternativa transportslag och sträckningar utreds. Exakt dragning av spårvägen kommer att utredas vidare i en eventuell järnvägsplan. För närvarande kan SL inte ge klarare besked än detta. SL har haft kontakt med Vattenfall Eldistribution.



Vidare planerar Svenska Kraftnät att år 2012 tillsammans med Trafikverket justera sträckningen för ledningen mellan Botkyrka - Bredäng, för att möjliggöra anslutning av Förbifart Stockholm vid Kungens Kurva. Vi vill därför att Storstockholms Lokaltrafik snarast samordnar planerade projekt med Trafikverket och Svenska Kraftnät så att ledningen kan flyttas till sin slutgiltiga position på en gång. Detta är för att undvika att onödiga kostnader uppstår när resurser tas i anspråk om ytterligare justering av den aktuella ledningen måste göras efter några år. Slutligen önskar Svenska Kraftnät påpeka att remissunderlaget är bristfälligt och för att vi ska kunna yttra oss i detalj önskar vi få kompletterande kartmaterial och tidplaner. Vi emotser fortsatt kontakt i ärendet. Svenska Kraftnät	
Tack för information angående spårutbyggnad Älvsjö-bana vill inte ha någon spårvägslinjegenom Älvsjö En direkt buss Älvsjö C till Flemingsberg blir alldeles utmärkt bra. Tag hänsyn till vad människorna som bor här vill ha. -Busslinjer blir billigare alternativ Det ger arbetstillfällen direkt Det ... (oläsbart) natur och minskar buller Man behöver inte flytta nåt hus och hem.	Förstudien utreder förutsättningslös olika transportslag och sträckningar mellan Älvsjö och Flemingsberg. Åsikterna om vilket transportslag och sträckning som är bäst varierar, utmed hela utredningssträckan. I förstudien genomförs en samhällsekonomisk kalkyl som summerar nyttor och kostnader per alternativ. Kalkylen tillsammans med andra beslutsunderlag avgör vilket/vilka alternativ som man går vidare med. De boendes åsikter är en viktig del av beslutsunderlaget.
SL måste lära av Årstabergets problem där	Det är viktigt att Skärholmen utformas så att



bussarna får stå och vänta länge för att komma till bussterminalen pga spårtrafiken. Det kan bli samma problem vid Skärholmens bussterminal - Bussbro över Älvsjö station - Snabbare förbindelse mellan Flemingsberg och Fruängen Flemingsbergsmötet: Utökad trafik på 865 Flemingsb.-Skärholmen speciellt helger	byten mellan olika transportslag kan ske på ett smidigt sätt. Självklart ska man ta lärdom av tidigare erfarenheter. Vi tar med oss synpunkten till kommande utredningsskeden där utformningsfrågor mer är i fokus.
Buss 740 - på eftermiddagen i rusningstid är den alltid fullbelagd - 865 har för (?glesa) avgångar på sträckan Huddinge-Flemingsberg-KK- Skärholmen.	Frågan hanteras ej i förstudien. Tanken är att spårvägen ska förbättra förbindelserna på delar av den angivna relationen.
Bygg Spårväg Syd utmed de gator som är glesast ur biltrafiksynpunkt. Ingen spårvägsresenär vill fastna mitt bland bilköer. Om en och annan villaägare måste bli av med ett par äppelträd, spelar mindre roll ur det gemensamma bästas synpunkt! Sätt spaden i jorden och börja bygga spårväg syd!	Utgångspunkten är att spårvägen ska dras genom befolknings- och arbetsplatstäta områden. Spårvägen ska ges prioritet i gaturummet där så är möjligt.
Jag har följande synpunkter och idéer: 1Börja kör någon lämplig av de alternativa spårvägssträckor med "Blåbuss" genom att förlänga någon av de blåbusslinjer som kommer österifrån och idag antingen har pendeltågsstation Älvsjö som sluthållplats, eller etappmål. Då får man både mycket snabbare och billigare igång en "Tvärförbindelse Syd". Sedan kan man i en framtid konvertera busslinjen till spårväg när antalet resenärer blir så stort att bussarnas kapacitet inte räcker till. Genom denna taktik kan man testa den valda dragningen innan man låser fast sig genom att anlägga räls, och i förväg göra lämpliga ändringar.	Det är en god tanke att börje med ett "stomlinje-koncept". Vi tar med oss förslaget i det fortsatta utredningsarbetet. Det är viktigt att olika bytespunkter utformas så att byten mellan olika transportslag kan ske på ett smidigt sätt. Vi tar med oss synpunkten till kommande utredningsskeden där utformningsfrågor mer är i fokus. Tanken är att spårvägen ska förbättra



Man kan också ha 2 blåbusslinjer som går olika vägar mellan Älvsjö och Skärholmen och se hur resandet utvecklas, och utifrån den erfarenheten avgöra vilken som i framtiden kanske ska konverteras till spårväg.

2 Idag ligger Älvsjö "bussterminal" precis norr om järnvägsspåren, vilket medför att de som vill byta mellan pendeltåg och buss tvingas till en tidskrävande promenad via gång/cykelbron över järnvägsspåren. Bygg därför en bussterminal ovanför järnvägsspåren med lämpligt placerade på- och avfartsramper.

Tänk också på att planera dessa ramper ifråga om kurvradier och stigningar, så att även spårvagnar i framtiden kan använda dem.

Se också till att redan omgående reservera lämplig mark för dessa ramper.

Skälet för denna brådska är att Stockholms stad hela tiden "jagar" mark som kan lämpa sig för antingen bostadsbyggande eller företags-etableringar, och detta gäller det att förekomma! Idag finns det obebyggd mark en lång sträcka norr om spårområdet, som kanske skulle kunna användas för buss-/spårvägsramper – speciellt som den är tämligen bullerstörd av all järnvägstrafik.

Om det kommer upp argument som att "Denna mark behöver vi för x nya bostäder", så kan ni bemöta detta genom att påpeka att med en bussterminal ovanför spåren frigörs "vanlig" mark för annan bebyggelse.

När man i en framtid har byggt Spårväg Syd med ändhållplats på terminaldäcket ovanför järnvägsspåren torde det också vid behov bli lättare att förlänga den vidare österut – detta till skillnad om man låter den sluta "på marken" norr om Älvsjö pendeltågsstation.

3 När det gäller vilken väg Spårväg Syd så småningom ska dras, förordar jag att man lämpligast drar den utmed redan befintliga trafikleder med mycket trafik.

kommunikationerna både för dagens resenärer och för de bostads- och arbetsplatsområden som planeras utmed utredningssträckan.

Tillgänglighetsaspekten är mycket viktig vid planeringen av Spårväg Syd. Självklart ska alla människor ha samma möjligheter att kliva på, kliva av och att åka med spårvagnen, utan att skadas. Planeringsmissen i samband med Tvärbanan ska inte upprepas.



Skälet är att dels trafiksäkerhetsmässig: där vet alla slags trafikanter att man måste vara försiktig; där bullrar det redan mycket; vid trafikstörningar kan man lätt sätta in ersättningsbussar; där får spårvägen en bra chans att göra reklam för sig hos bilisterna. En del av de alternativa dragningarna anar jag går utmed glest trafikerade gator, och där är en spårvägsdragning mindre lämplig av ovan nämnda skäl.

4 Till slut en mycket viktig detalj, som man har misslyckats med vid vissa hållplatser utmed nuvarande tvärbana:
Hållplatserna utmed Spårväg Syd MÅSTE få FULL hållplatshöjd utmed HELA plattformen! Det får inte bli som vid vissa hållplatser utmed nuvarande Tvärbana: att en rullstolsburen lätt rullar ombord en bit bak i spårvagnen vid t. ex. hållplats Alvik, och sedan – inte ont anande – ska rulla av vid t.ex. hållplats Trekanten, och inte upptäcker att "plattformen" där ligger lägre än vanligt, välter med rullstolen, och faller handlöst på marken och skadar sig! (Detta fenomen beror på att spårvagnshållplatsen där och på några andra ställen är kombinerad med busshållplats)
Busshållplatsen får man alltså bygga före eller efter spårvagnshållplatsen, dock helst före, därför att då kan en bussresenär kliva av bussen, springa bakåt och då kan spårvagnsföraren lätt upptäcka att resenären gärna vill kliva på.

Förhoppningsvis finner Ni dessa idéer och synpunkter så intressanta och användbara att de kan beaktas vid planeringen av Spårväg syd.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Synpunkter från myndigheter

Sammanfattning inkomna synpunkter

Stockholms stad ställer sig positivt till arbetet med Spårväg syd. De framför att det är för tidigt att förordna enskilda stäckningar, men att kopplingen mellan Skärholmen och Kungens kurva är viktig. Likaså betonas vikten av gång och cykelkopplingarna, samt att utformningen av spårvägen är viktig för att undvika barriäreffekter.

Huddinge kommun förordar en sträckning via Smista allé/parallellt med E4/E20. Kommunen menar också att det är viktigt att utökad busstrafik genomförs omgående i avvaktan på att spårvägen tas i drift. Kommunen anser att det behövs fortsatta studier av konsekvenserna av en depå.

Trafikverket ser positivt på att SL utreder utökad kollektivtrafik, BRT och spårväglösningar för att förbättra tillgängligheten i de södra delarna av Stockholmregionen. Trafikverket är positivt till att förstudien även studerar alternativ till spårväg utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Oavsett val av transportmedel vill Trafikverket särskilt framhålla vikten av den nya kollektivtrafikens koppling till det övriga kollektivtrafiknätet för resenärerna.

Trafikverket påpekar att det finns en rad pågående och planerade infrastrukturprojekt som har beröringspunkter på Spårväg syd. Trafikverket understryker vikten av ett fortsatt nära samarbete för att inte genomförandena av dessa projekt ska försvåras eller fördröjas.

Skärholmens stadsdelsförvaltning är mycket angelägen om att Spårväg syd blir verklighet. Förvaltningen anser att den mest lämpliga sträckningen från Skärholmen och vidare mot Fruängen är via Skärholmsvägen där ett stort kundunderlag finns. I väntan på beslut om Spårväg Syd bör en snabbusslinje, BRT, trafikera sträckan Älvsjö — Flemingsberg.

SL kommentar

SL konstaterar att de myndigheter som lämnas synpunkter är positiva till Spårväg syd. Huddinge kommun och Skärholmens stadsdelsförvaltning har olika syn på dragning av spårväg mellan Fruängen och Skärholmen. Stockholm stad anser dock att det är för tidigt att förordna alternativ. SL kommer i förstudien att beskriva de olika dragningarnas konsekvenser. Detta arbete kommer att ske i samverkan med kommunerna.

Kopplingen till bytespunkter till andra trafikslag och gång och cykel kommer att beskrivas övergripande i förstudien. Detaljutformning av dessa kopplingar kommer att ske i arbetet med en järnvägsplan.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Depålägena kommer också att beskrivas översiktligt i förstudien. Detaljutformning och val av depåläge kommer att ske i det fortsatta arbetet.

SL noterar önskemålen om att genomföra utökad busstrafik som ett första åtgärd innan spårvägen är genomförd. Busstrafik finns med som alternativ i förstudien och effekterna av utökad busstrafik kommer att beskrivas i förstudien.

Synpunkter

SL Kommentar

Huddinge kommun

Huddinge kommun vill betona vikten av att det är en spårvägslösning som genomförs. Utbyggnad av attraktiv kollektivtrafik är en mycket viktig förutsättning för utvecklingen av de regionala stadskärnorna. Det är inte bara viktigt att knyta ihop de regionala stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen och Flemingsberg med varandra utan även att öka tillgänglighet till Fruängen, Älvsjö och regionen i övrigt och att knyta ihop Kungens kurva och Skärholmen med varandra.

Spårväg syd är viktig för att öka andelen som reser kollektivt till, från och inom de regionala stadskärnorna. Det gäller särskilt för Kungens kurva dit många idag reser med bil. I förhållande till satsningar på förbättringar av busstrafiken har spårvägen en större potential att dra till sig både resande och investeringar i verksamheter och annat.

I RUFS 2010 framgår att "Kärnorna behöver nya tvärförbindelser sinsemellan. Det ger goda förutsättningar för samspel mellan de regionala stadskärnorna, vilket är viktigt för deras tillväxt." Vidare står det i RUFS 2010 "Goda vägförbindelser liksom bra kollektivtrafikförbindelser är grundläggande faktorer för att näringslivet ska betrakta stadskärnorna som attraktiva alternativ för sina verksamheter. En stadskärna bör därför vara tillgänglig genom järnvägsnät, regionalt vägnät och tunnelbana eller spårväg." Kommunen instämmer till fullo i beskrivningen i RUFS 2010 att goda kommunikationer är grundläggande för att näringslivet ska betrakta stadskärnorna som attraktiva alternativ för etablering. Spårväg syd behövs således för att förverkliga

Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter ovan.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

kommunens planer och utveckling av Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen.

RUFS 2010 tar även mycket tydligt ställning till att det är en spårväg som behövs och inte en bussförbindelse: "I den södra regionhalvan ska en snabbspårväg och regionala stombussar på kort sikt koppla samman stadskärnorna i Flemingsberg och Skärholmen-Kungens kurva med det radiella spårssystemet." En utbyggnad av Spårväg syd, Skärholmen -Flemingsberg, ligger i RUFS 2010 före 2020 och etappen Skärholmen -Älvsjö före 2030. Att det är en spårvägslösning och inte ett bussalternativ stöds även av den så kallade Stockholmsöverenskommelsen som lyfter att Spårväg syd ska anläggas. Spårväg syd har stöd i Huddinge kommuns översiktsplan och är en viktig del i de fördjupningar av översiktsplanen som görs för Kungens kurva och Flemingsberg. Vid kontakter med näringslivsrepresentanter lyfts ofta att det krävs infrastruktursatsningar för att utvecklingen i Flemingsberg ska ta fart. Spårväg syd är en mycket viktig del för att förverkliga den fördjupade översiktsplanen för Flemingsberg. 1 det pågående arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Kungens kurva liksom i den vision som Stockholms stad, Huddinge kommun och aktörer i området gemensamt tagits fram för utvecklingen av Kungens kurva — Skärholmen är Spårväg syd en bärande del. Spårväg syd är inte bara en viktig infrastruktursatsning för Huddinge kommun och Stockholms stad, det är även viktigt för hela Södertörn vilket gemensamma remissvar visar då behovet och vikten av att anlägga Spårväg syd lyfts fram. Det är mycket angeläget att spårvägen kommer till utförande snarast möjligt. Eftersom planeringsprocessen för spårvägen är lång, även om den bedrivs skyndsamt, föreslår kommunen att utökningar i busstrafiken som förstudien har studerat omgående tas i drift i avvaktan på spårvägen.

Sträckningsalternativ

En sträckning via Smista alle/parallellt med E4/E20 förordas. Här finns en större potential för utveckling av arbetsplatser än sträckningen via Gamla Södertäljevägen. En sträckning längs Skärholmsvägen avstyrks eftersom en sådan sträckning skulle ligga mycket nära tunnelbanans röda linje och därmed inte



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

främja den regionala utvecklingen i ett bredare perspektiv. I remissförslaget för den fördjupade översiktsplanen för Kungens kurva föreslås Spårväg syd att gå från Skärholmens centrum och på en bro över E41E20 för att sedan fortsätta på en brokonstruktion parallellt med Dialoggatan och i höjd med Månskärsvägen dyka ner i en tunnel. Spårvägen fortsätter sedan söderut parallellt med Kungens kurvaleden och kommer upp i dagen i höjd med Månskärsvägens västar del för att därefter fortsätta till Masmo och Flemingsberg. Kommunen anser att alternativet via Månskärsvägen är tveksamt med hänsyn till höjdskillnaderna och svårigheten att åstadkomma tillräckligt god linjestandard. Det är angeläget att hitta bra anknytning av spårvägen till Vårby gård. Av detta skäl förordas en spårdragning nära E4/E20. I det fortsatta utredningsarbetet bör studier ske hur tillgängligheten mellan Vårby gård och Spårväg syd kan förbättras. Gömmarens naturreservat En spårvägssträckning kommer att inkräkta på Gömmarens naturreservat oavsett linjedragning. Gömmarbäckens ravin har mycket höga naturvärden och detta måste beaktas i den fortsatta planeringsprocessen. Av de redovisade två sträckningarna genom reservatet förordar kommunen den sträckning som ligger utmed E41E20. Bedömningen är att naturreservatets värden tillvaratas bäst om spårvägen förläggs intill vägen där det redan är stora störningar från denna. Huddinge kommun förutsätter att en noggrann miljökonsekvensbeskrivning med skydds- och kompensationsåtgärder tas fram i det fortsatta arbetet. Ny spårvagnsdepå Huddinge kommun är positiv till att bidra till att hitta ett läge för en depå i kommunen i anslutning till spårvägen. Fortsatta studier för att hitta depålägen behöver göras. Då behöver konflikter med andra intressen beskrivas för att bredda beslutsunderlaget. För att kommunen ska kunna ta ställning till en depålokalisering krävs en ordentlig konsekvensbeskrivning av samtliga möjliga depålägen. Beslut i detta ärende har fattats av kommunstyrelsen den 22 november 2010	
Stockholm stad	Se SL kommentar på



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Spårväg syd är en tvärförbindelse med en hästskoliknande sträckning från Älvsjö via Fruängen till Kungens Kurva-Skärholmen och vidare via Masmo till Huddinge sjukhus och Flemingsberg. Syftet med investeringen är att förbättra tillgängligheten till de regionala kärnorna Flemingsberg och Skärholmen - Kungens Kurva genom en ny tvärförbindelse mellan de tunga radiella spårsystemen.

Trafikkontoret deltar tillsammans med stadsbyggnadskontoret, Trafikverket och Huddinge kommun i SL:s förstudie för att studera möjligheterna att bygga en spårväg eller förbättra busstrafiken på denna sträcka. Tjänsteutlåtandet är ett svar på SL:s tidiga samråd kring Spårväg syd. Samrådstiden sträcker sig mellan den 19 oktober till och med den 20 november. Kontoret har ansökt och beviljats förlängd remisstid för att hinna med nämndbehandling.

Trafikkontoret ställer sig positivt till projektet Spårväg syd och deltar aktivt i arbetet tillsammans med andra berörda parter.

Remissen

Under oktober 2010 har SL bjudit in alla som berörs av den potentiella investeringen att lämna sina synpunkter på förstudien i ett tidigt samråd.

Samrådsförslaget går att läsa i bilaga 1. Samrådstiden sträcker sig mellan den 19 oktober till och med den 20 november. Kontoret har ansökt och beviljats förlängd remisstid för att hinna med nämndbehandling.

Bakgrund

Spårväg syd är en tvärförbindelse med en hästskoliknande sträckning från Älvsjö via Fruängen till Kungens Kurva-Skärholmen och vidare via Masmo till Huddinge sjukhus och Flemingsberg.

Spårväg syd finns med som ett spårreservat i RUFS, den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen. I detta dokument pekas Flemingsberg och Kungens Kurva/Skärholmen ut som stadskärnor som har stark utvecklingspotential. I Stockholms Översiktplan 2010 är Älvsjö och Fruängen utpekade som framtida stadsutvecklingsområden. Spårväg syd finns även med i

sammanfattning
gen av inkomna
synpunkter
ovan.



Stockholmsöverenskommelsen.

Förstudien

Trafikkontoret deltar tillsammans med stadsbyggnadskontoret, Trafikverket och Huddinge Kommun i SL:s förstudie för att studera möjligheterna att bygga en spårväg eller förbättra busstrafiken på sträckan Flemingsberg — Masmo - Kungens Kurva/Skärholmen — Fruängen - Älvsjö.

Det övergripande syftet med förstudien är att undersöka hur kollektivtrafiken kan bidra till att förbättra tillgängligheten till de regionala kärnorna Flemingsberg och Skärholmen — Kungens Kurva genom en ny tvärförbindelse mellan de tunga radiella spårsystemen. Därutöver ska det beaktas hur tillgängligheten förändras till andra områden. Ett annat viktigt syfte är att hålla tidiga samråd med berörda

parter som kommuner, andra myndigheter, intresseorganisationer och allmänhet. Planering av spårväg följer en process där både spårväggsbyggaren och samhället i övrigt medverkar. Den regleras enligt lagen om byggande av järnväg. Förstudien är första steget i planeringsprocessen. Då prövas olika lösningar och utformningar översiktligt för att se vilka som är genomförbara med rimliga konsekvenser på bland annat miljön, ekonomin, övrig trafik och omkringliggande samhälle. Under förstudien kan samråd hållas i ett tidigt skede med dem som kan beröras, till exempel myndigheter, organisationer och enskilda. Alla berörda får möjlighet att komma med synpunkter som tas med i det fortsatta utredningsarbetet.

Arbetet i förstudien delas in i tre faser en strategisk fas, en fördjupningsfas och en fas med framtagande av förslagshandling. Förstudien beräknas vara klart under 2011. Det är under den sista fasen som olika alternativ prioriteras och kontoret 010 anser att det är då det är viktigast att komma med synpunkter. Kontoret kommer att kunna lämna synpunkter igen då förstudien är färdigställd och går ut på remiss.

Om det efter förstudien endast finns ett lämpligt alternativ kan en järnvägsplan upprättas. Finns det flera alternativa sträckningar kan järnvägsplanen behöva föregås av en järnvägsutredning.

Det är värt att nämna här att ett bussalternativ och ett



Bus Rapid Transit (BRT) alternativ kommer att studeras under förstudien, på övergripande nivå.

Finansiering

I Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021 finns sammanlagt 1 miljard kr avsatta under planperioden för Spårväg syd. Byggstart har här satts till 2019. Totalt har projektet kostnadsuppskattats till 7,4 miljarder kr, enligt schablon baserat på Tvärbana Norr Solnagrenen. Diskussioner har förts för att eventuellt flytta fram byggstarten men finansieringen är då osäker.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret ställer sig positivt till arbetet om Spårväg syd och deltar aktivt tillsammans med andra berörda parter. Det är ett viktigt arbete för Stockholms stad genom att projektet skapar goda förutsättningar för att stärka kollektivtrafikandelen i regionen samt ökar tillgängligheten till och från den regionala kärnan Skärholmen/Kungens Kurva och de framtida utvecklingsområdena Älvsjö och Fruängen. Spårväg syd tillgodoser behovet av tvärförbindelser samt kopplar samman de befintliga radiella spårsystemen. Det är för tidigt att förordna enskilda sträckningar framför andra. Det som är viktigt att tänka på är vilka upptagningsområden som är mest betjänta av en hållplats, potentiell lönsamhet och de rumsliga möjligheterna att dra spår.

Kontorets

hållning är dock att kopplingen mellan Skärholmen och Kungens Kurva är viktig och spårens dragning i möjligaste mån bör utgå från detta.

Det är av högsta vikt att gång- och cykelkopplingarna i området beaktas.

Befintliga sträckningar får inte försämrats och nya bör komma till utifrån hållplatsernas lägen. Det är också viktigt att väl utformade cykelställ i tillräcklig omfattning planeras nära hållplatserna.

Spårvägens utformning är mycket viktig för hur den uppfattas. Barriäreffekter bör i möjligaste mån undvikas och det är därför viktigt att spåren i tätbebyggda områden eller i handelsstråk får en stadsmässig utformning som snarare enar än delar gatan. Cyklister och gående skall i möjligaste mån kunna passera.



Samtidigt måste trafiksäkerheten och framkomligheten vara hög, vilket innebär att utformningen kan vara en annan i de lägen där spårvägen kommer i konflikt med bebyggelse eller andra transportslag.

Trafikkontorets förslag

Trafik- och renhållningsnämnden godkänner och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på samrådsförslaget.

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner och åberopar kontorets tjänsteutlåtande som svar på samrådsförslaget.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 2 november 2010.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Jan Valeskog (S) och Kajsa Stenfelt (V) enligt följande:
SL borde uppmärksammas på att resandetalen enligt tidigare undersökningar kommer bli förhållandevis höga på denna spårväg och att den därför borde prioriteras högre än vad som nu sker. Exempelvis kommer Spårväg Syd redan vid färdigställandet uppnå resandetal på omkring 60 000 resande per dag. Resandetal som exempelvis Spårväg City endast kan uppnå om 20-25 år, dessutom under förutsättning att Norra Djurgårdsstaden går att bygga i den omfattning som planerats. Detta visar att SLs nuvarande ledning uppenbarligen har stora



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

kompetensproblem när det gäller förmågan att kunnat prioritera mellan spårprojekten i Stockholm	
Trafikverket Förstudie Spårväg syd Rubricerat ärende har inkommit till Trafikverket Region Stockholm för samråd. Syftet med förstudien är att se över en framtida förbindelse som förbättrar tillgängligheten mellan de regionala kärnorna Älvsjö, Kungens kurva/Skärholmen och Flemingsberg. Studien utgår från fyrstegsprincipen varpå utvecklad busslösning, BRT samt spårväg studieras. Målet med förstudien är att få fram ett underlag för val av transportmedel och förslag på sträckning. Trafikverket yttrar sig som sektorsansvarig myndighet för transportsystemet. Generella och övergripande synpunkter Trafikverket ser positivt på att SL utreder utökad kollektivtrafik, BRT och spårväglösningar för att förbättra tillgängligheten i de södra delarna av Stockholmregionen. God kollektivtrafik är en förutsättning för att de utpekade regionala kärnorna ska kunna utvecklas och nya exploateringsområden möjliggöras. Ökad tillgänglighet till, från och mellan viktiga målpunkter för bostäder, handel, service, utbildning och vård är angeläget för samhället och bör försörjas med kapacitetsstark kollektivtrafik. Trafikverket anser att utbyggnaden av kollektivtrafik bör ske samordnat före, eller senast samtidigt med, förtätning och ytterligare arbetsplats- och bostadsbyggande. Trafikverket välkomnar att diskussioner förs om förlängning av utökad kollektivtrafik/spårväg både vid Älvsjö och vid Flemingsberg vidare österut så att flera knutpunkter och områden på sikt kan försörjas. Det är i detta sammanhang viktigt att utformningslösningar vid Älvsjö och Flemingsberg väljs som inte omöjliggör en framtida korsning av järnvägen. Att förstudien även studerar alternativ till spårväg utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv är positivt. Det är viktigt både för att jämföra olika transportmedel och deras effekter på annan transportsätt och för att se över investeringar och konsekvenser om kollektivtrafiken kan	Se SL kommentar på sammanfattningen av inkomna synpunkter ovan.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

utvecklas i etapper över tid.

Oavsett val av transportmedel vill Trafikverket särskilt framhålla vikten av den nya kollektivtrafikens koppling till det övriga kollektivtrafiknätet för resenärerna.

Kopplingarna mellan hållplatser och övrigt kollektivtrafiknät, inte minst tunnelbana och pendeltågstrafik, bör utföras med ett högt ställt mål om god tillgänglighet för alla resenärer samt goda och smidiga kopplingar i enlighet med ett hela-resan-perspektiv.

Vid bytespunkt Skärholmen är det väsentligt studera vidare hur en framtida kollektivtrafikknutpunkt kan komma att se ut. Som knutpunkten ser ut i dag är den underdimensionerad för framtidens kollektivtrafik. Inom ramen för Trafikverkets arbetsplan för Förbifart Stockholm diskuteras fortfarande bussramper vid Skärholmen. Det finns möjlighet att anpassa dem till exempelvis en underjordisk bussterminal vid knutpunkt Skärholmen.

Spårspecifika synpunkter från Älvsjö och mot Flemingsberg

Konsekvenserna för BRT lösningar har av SL inte särskilt från spårvägens konsekvenser. Anledningen till detta är att konsekvenserna sammanfaller till stor del. De spårspecifika synpunkterna nedan gäller därför även för en eventuell framdrift av BRT som en lösning för sträckan.

Trafikverket bedriver för närvarande ett förstudiearbete på järnvägssträckan Stockholm-Järna i syfte att utreda de framtida kapacitetsbehoven på sträckan. Behovet av ökad kapacitet på järnvägen kan komma att påverka Spårväg syd-projektet vid stationerna vid Älvsjö och Flemingsberg samt i de sträckningsalternativ som går längs med järnvägen. I ett alternativ söder om Älvsjö går spårvägen längs med befintlig järnväg. Järnvägen utgör Stockholms enda järnvägsförbindelse söderut och det är av mycket stor betydelse att järnvägen har möjlighet att byggas ut vartefter behovet av kapacitet ökar. Ett tillräckligt avstånd mellan spårväg och befintlig järnväg är därför nödvändigt. Det är därför viktigt att alternativa sträckningar studeras i de fall som spårvägen erör järnvägen samt att fortsatt dialog med Trafikverket sker kring utformningen.

Vid Skärholmen – Kungens kurva har projektet Förbifart



Stockholm i så stor utsträckning som möjligt försökt ta hänsyn till en framtida spårväg vid utformningen. För området är det betydelsefullt att spårvägen tillkommer och Trafikverket anser att det är viktigt att Förbifarten inte omöjliggör en spårvägsutbyggnad i området. Anpassningar har därför gjorts vid exempelvis den så kallade Drottningrakan samt vid Smista. Förbifart Stockholm har kommit långt i planeringsprocessen, vilket innebär att i den fortsatta planeringen av spårväg är det emellertid viktigt att man ser Förbifartens utformning som en fast förutsättning för planeringen.

Trafikverket vill anför att en spårväg berör Trafikverkets projekt Södertörnsleden på flera sätt. Södertörnsleden är en viktig länk i utvecklingen av Stockholmsregionen. Utbyggnaden är en förutsättning för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet mellan E4/E20 i väster och Nynäsvägen i öster. När leden är färdigbyggd ersätter den väg 259 som har begränsad framkomlighet och bristande trafiksäkerhet.

Trafikverket anser det viktigt att SL beaktar Södertörnsleden så att dess genomförande inte försvåras eller fördröjas. Flera av Södertörnsledens handlingar ligger för fastställelse. Byggstart av sträckan från Masmo till Gladö kvarn planeras till 2013 och byggstart av Masmolänken planeras till 2016. Inom projektet Södertörnsleden har flera miljöåtgärder planerats. Bland annat har en 40 meter bred viltbro arbetats fram mellan Masmo och Glömsta. Vidare finns både dammar och omfattande bulleråtgärder i Glömstadalen mellan Glömstavägen och Södertörnsleden. Det är väsentligt att en framtida spårväg inte förtar effekten av dessa investeringar. Inom projektet planeras även för infiltrationsanläggning vid Masmolänkens norra tunnelpåslag.

Trafikverket ser gärna att antalet av spårvägens korsningspunkter med Södertörnsleden ses över och minimeras. Det är därför viktigt med fortsatt nära samarbete om spårvägens utformning med avseende på såväl depåer som spårdragning.

Även i Flemingsberg är det mycket viktigt att utformningen av en spårväg sker i samråd med Trafikverket, så att spårvägen på ett bra sätt kan fungera tillsammans med järnvägsstation och vägar. Utbyggnad av både väg och järnväg planeras i Flemingsberg och



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

utrymmet är mycket begränsat. Detta gör att samverkan kring utformningen på platsen är extra viktig. Trafikverket utreder för närvarande ytbehovet av väg och bana genom Flemingsberg samt hur kommunens planer förhåller sig till detta. Trafikverkets utredning planeras bli klar under 2011 och ytbehovet bör ligga som en förutsättning inför den fortsatta planeringen av förbättrad kollektivtrafik.

Samtidigt kan val av läge för en omstigningspunkt vid Flemingsberg få konsekvenser för lättheten i omstigningen mellan spårväg och regionaltåg. Om spårvägens hållplats förläggs till Regulatorvägen innebär det att resenärerna inte når regionaltågens plattform direkt förutsatt att nuvarande plattformsentréer kvarstår. Resenärerna blir då hänvisade till att först gå längs med hela plattformen till stationsbyggnaden i söder, för att sedan därifrån ha möjlighet att ta sig ner till plattformen för regionaltåg.

Avslutningsvis

Målet med förstudien är att få fram ett underlag för val av transportmedel och förslag på sträckning. På kort sikt välkomnar Trafikverket att SL utreder och genomför en utökad kollektivtrafik samt att denna kan realiseras utan direkta investeringar i infrastrukturer. För det långsiktiga valet av transportmedel och förslag på sträckning anser Trafikverket att alternativ bör väljas som ökar antalet kollektivresor och minskar belastningen på vägnätet. Här sammanfaller effekterna från BRT och spårvägen till stor del, varpå en fördjupning av konsekvenserna avseende påverkan på annan trafik och investeringsbehovet är önskvärt. En sådan fördjupning kan även förtydliga skillnader och möjligheter till etapplösningar över tid.

SKÄRHOLMENS STADSDELSFÖRVALTNING

STOMBUSS I VÄNTAN PÅ SPÅRVÄG SYD

Skärholmens stadsdelsförvaltning är mycket angelägen om att Spårväg syd blir verklighet. Det är av stor vikt att Spårväg syd kommer till stånd för att stärka den södra delen av Stockholm genom en tvärförbindelse som möjliggör för resanden att smidigt ta sig tvärs över de södra delarna och att knyta ihop de södra trafikpunkterna och regionala kärnorna. Förvaltningen anser att Spårväg syd bör högprioriteras. I Vision för Söderort framkom tydligt både i remissvar och i

Se SL kommentar på sammanfattnin gen av inkomna synpunkter ovan.



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

dialogarbetet att det behövs fler tvärförbindelser i södra Stockholm och Spårväg syd står högt upp på prioritetsslistan. Söderort har en stor utvecklingspotential och inte minst

Skärholmen- Kungens kurva området. Nordens största handelsplats som besöks av 30 miljoner människor varje år. I hela Söderort finns stora områden som skulle kunna exploateras för både bostäder och företag. Detta förutsätter dock kraftfulla investeringar i kollektivtrafiken, inte minst på tvären. Om Skärholmen — Kungens kurva ska bli det regioncentrum som är intentionerna i RUFS 2010 så är Spårväg Syd en grundförutsättning. Tillgängligheten till och inom kärnan skulle förbättras avsevärt.

Förvaltningen anser att den mest lämpliga sträckningen från Skärholmen och vidare mot Fruängen är via Skärholmsvägen där ett stort kundunderlag finns. Detta är också en utmärkt lokalisering för nya bostäder och verksamheter. Det blir ett lyft för Sättra industriområde och ger ett högre attraktionsvärde för etablering av bostäder och företag. De boende i Smista får även på så sätt nära till spårvägen då det finns en övergång över E4:an till stationen vid Sättra.

I väntan på beslut om Spårväg Syd bör en snabbusslinje, BRT, trafikera sträckan Älvsjö — Flemingsberg. Ett förslag är att nuvarande 173 går över vid Bredängsmotet och kör Skärholmsvägen alternativ Eksätravägen till Skärholmens centrum (T) - Smistavägen — Ekgårdsvägen eller alternativ Modulvägen (IKEA)— Dialoggatan (Heron City) - Kungens Kurva leden — Vårby Allé (T) - Botkyrkaleden — Glömstaleden - Huddinge sjukhus/Södertörns högskola — Flemingsbergs Station(J). På detta sätt kan trafiken där Spårväg syd är tänkt att gå komma igång tidigare. Där 173 går idag på SmistaAllé kan ersättas av en annan busslinje från Fruängen.



En investering för framtiden



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden