

Stadsledningskontoret
Exploateringskontoret
Stadsbyggnadskontoret
Miljöförvaltningen
Trafikkontoret
Skärholmens stadsdelsförvaltning
Hägersten-Älvsjös
stadsdelsförvaltningen
Kulturförvaltningen

Dnr KS 2021/1674
Dnr E2021-05751-1
Dnr 2021-18306-1
Dnr 2021-21069
Dnr T2021-03565
Dnr SKHLM 2021/1037
Dnr HÄ 2021/895

Dnr: 4.1/4047/2021

Handläggare

Stadsledningskontoret
Cecilia Mårtensson
Telefon: 08- 508 293 35

Exploateringskontoret
Alexander Karbassi
Telefon: 08-508 876 91

Stadsbyggnadskontoret
Jenny Kihlberg
Telefon: 08-508 273 79

Miljöförvaltningen
Johan Rosén
Telefon: 08-508 28 914

Trafikkontoret
Pierre Savard
Telefon: 08-508 262 41

Skärholmens stadsdelsförvaltning
Luna Flor
Telefon: 08-508 240 48

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning
Kajsa Pärke
Telefon: 08-508 210 83

Kulturförvaltningen
Ida Holsner
Telefon: 08-508 315 89

Till

Kommunstyrelsen
Exploateringsnämnden
Stadsbyggnadsnämnden
Trafiknämnden
Miljö- och
hälsoskydds nämnden
Skärholmens
stadsdelsnämnd
Hägersten – Älvsjös
stadsdelsnämnd
Kulturnämnden

Samråd om betydande miljöpåverkan för Spårväg Syd (Flemingsberg-Skärholmen-Älvsjö)

Remiss från Region Stockholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen, *Spårväg Syd - samråd om betydande miljöpåverkan*, anses besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets,

stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, miljöförvaltningens, Skärholmens stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltnings och kulturförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Region Stockholm har bitt Stockholms stad med flera att yttra sig gällande samråd om betydande miljöpåverkan för Spårväg Syd.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Skärholmens stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning och kulturförvaltningen är positiva till att en utbyggnad av Spårväg Syd sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Utbyggnaden ligger också i linje med vad som framgår av kommunfullmäktiges budget 2022.

Spårväg Syd möjliggöra bättre kommunikationer inom aktuellt område och kompletterar såväl tunnelbana som busstrafik när staden växer. Detta kommer ha en positiv inverkan på söderort och kan bidra till ökad tillgänglighet och minskad segregation.

Staden delar regionens bedömning om att genomförandet av projekt Spårväg Syd kan antas innebära betydande miljöpåverkan och att en specifik miljöbedömning ska genomföras.

Kontoren delar även regionens uppfattning i frågan om avgränsning av miljöaspekter som bör bedömas och beskrivas i den fortsatta planeringsprocessen och vidare i arbetet med den specifika miljöbedömningen.

Staden förutsätter att den fortsatta planeringen kring förutsättningar, konsekvenser av projektet och den slutgiltiga lokaliseringen med mer utvecklas och fördjupas i samverkan med staden.

Bakgrund

Remissen *Samråd om betydande miljöpåverkan för Spårväg Syd (Flemingsberg-Skärholmen-Älvsjö)* har remitterats till bland annat Stockholms stad från Region Stockholm för besvarande.

Region Stockholm presenterade en förstudie för Spårväg Syd år 2012 och därefter genomfördes en planeringsstudie som pågick under åren 2013 – 2016.

I april 2017 träffades, inom ramen för den statligt initierade *Sverigeförhandlingen*, överenskommelsen *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* samt tre objektsavtal. Avtalen reglerar kollektivtrafikobjekten tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, Spårväg Syd, Roslagsbanan till City och tunnelbanestation Hagalund, ökat bostadsbyggande i Stockholms län och ett antal cykelprojekt. Avtalen slöts mellan staten, Region Stockholm (Regionen), Stockholms stad, Solna stad, Huddinge kommun, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåker kommun.

I oktober 2019 slöts, mellan Regionen, Stockholms stad och Huddinge kommun, en överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Spårväg Syd (KF 191202). Förskotteringen av medel ska möjliggöra ett tidigareläggande av projektets planering i syfte att tidigarelägga trafikstarten. Förskotteringen innebär ett tidigareläggande av planeringen med fyra år.

Projektet drivs av Regionen med medverkan från bland annat Stockholms stad. Finansieringen av projektet sker via projektmedel, som är de medel som parterna i uppgörelsen förbundet sig att tillskjuta för genomförandet av projektet.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Skärholmens stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltning och kulturförvaltningen.

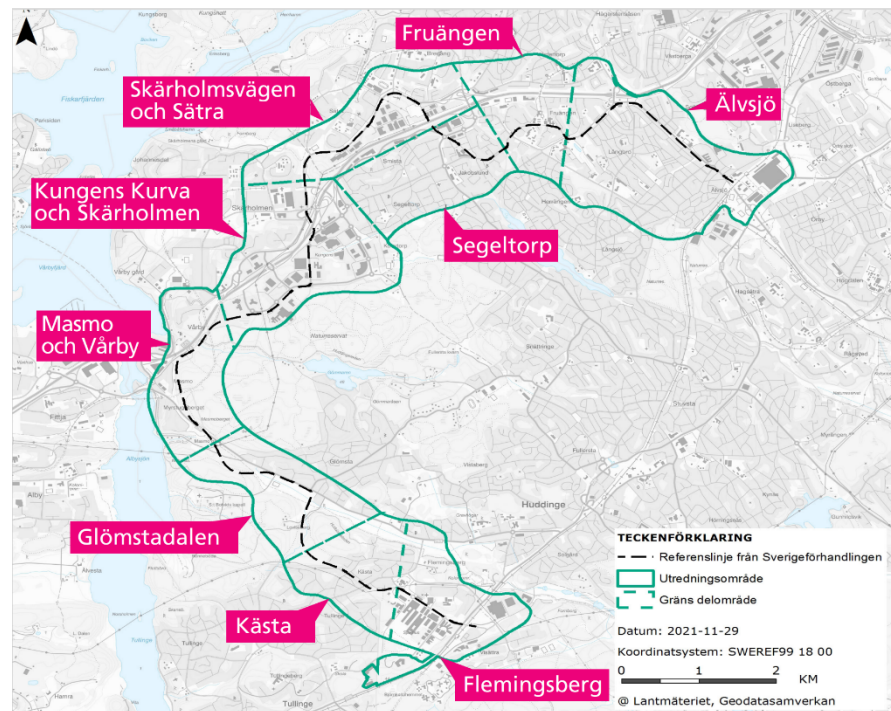
Ärendet

Samrådsmaterialet utgör underlag för samråd om projekt Spårväg Syd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Spårväg Syd har utretts i flera tidigare utredningar. I oktober år 2014 beslutade Länsstyrelsen att projekt Spårväg Syd kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta beslut aktualitetsprövas med föreliggande samrådsunderlag. Bakgrunden är att länsstyrelsen uppmanat Region Stockholm att begära ett nytt beslut om betydande miljöpåverkan. Orsaken är att ny lagstiftning har tillkommit och förutsättningarna inom utredningsområdet har ändrats.

Samrådsunderlagets syfte är att redogöra för projektet och för de tänkbara miljöeffekter som kan uppstå till följd av anläggningen och byggandet av den. Under planlägningsprocessen kommer det finnas fler tillfällen att lämna synpunkter. Nästa tillfälle är samråd gällande lokalisering vilket planeras under hösten 2022.

Den lokaliseringskorridor som samråds är:



Synpunkter och förslag

Av kommunfullmäktiges budget 2022 framgår att Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder. När Stockholm växer måste också kollektivtrafiken, gång- och cykelbanorna och gatorna byggas ut. Det behöver byggas en infrastruktur som gör att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen. Stora investeringar i kollektivtrafiken är avgörande. Därför behövs en inkluderande stadsplanering där parker, kollektivtrafik och cykel och gångbanor planeras med utgångspunkt i att de ska vara tillgängliga och trygga för alla. Infrastruktur och samhällsplanering måste utformas för att gynna klimatsmart resande i form av kollektivtrafik, cykelbanor, och transportsnåla resmönster.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, Skärholmens stadsdelsförvaltning, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning och kulturförvaltningen är positiva till att en utbyggnad av Spårväg Syd sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Utbyggnaden ligger i linje med vad som framgår av Kommunfullmäktiges budget 2022.

Trafikförvaltningen genomför kontinuerliga avstämningar med staden genom att hålla arbetsmöten om Spårväg syd där

representanter från de tekniska förvaltningarna deltar. Kontoren kan därmed lämna synpunkter under projektets gång.

Övergripande synpunkter

Spårväg syd kommer att möjliggöra bättre kommunikationer inom aktuellt område. Spårvägen kompletterar såväl tunnelbana som busstrafik eftersom den befintliga kollektivtrafiken riskerar att bli otillräcklig när staden växer.

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

Kontoren ser det därför som angeläget att hållplatserna placeras så att de försörjer nya, täta stadsmiljöer, möjliggör förtätning av befintliga områden, tillgängliggör viktiga målpunkter samt minskar isoleringen av socialt utsatta områden. Ett exempel är bytespunkten i centrala Skärholmen som bör utformas så att byten mellan olika trafikslag blir enkla och effektiva, men också med bibehållen och förstärkt stadskvalité.

Kontoren vill även lyfta fram att Spårväg syd är ett samverkansprojekt. I det fortsatta arbetet är det därför avgörande för resultatet att dialogen mellan parterna fortsätter. Det är också en förutsättning att Spårväg syd i sin helhet finansieras inom ramen för de projektmedel som parterna avtalat om.

Kontoren vill utöver detta påpeka vikten av att tidigt kartlägga beröringspunkter med andra projekt och befintliga anläggningar för att kunna samordna sig med ansvariga aktörer. I enlighet med Sverigeförhandlingens avtal ska staden bygga bostäder i anslutning till planerad spårväg. Det är därför viktigt att ett samordnat genomförandeperspektiv tas med tidigt i processen.

Barriäreffekter och otillgänglig infrastruktur underbygger fysisk segregation och ökar skillnader mellan människor i olika stadsdelar. Kontoren anser därför att det är viktigt att social hållbarhet genomsyrar arbetet med Spårväg Syd. Stockholms stad står inför flera utmaningar i och med att staden växer. För att staden ska kunna växa på ett så hållbart sätt som möjligt behöver bland annat

social hållbarhet genomsyra stadens stadsutvecklingsprojekt där Spårväg syd ingår som en viktig del.

Betydande miljöpåverkan

Kontoren noterar regionens bedömning att genomförandet av projekt Spårväg Syd kan antas innebära betydande miljöpåverkan och det innebär att en miljöbedömning ska genomföras. Kontoren delar regionens uppfattning i frågan om betydande miljöpåverkan och förutsätter att den fortsatta planeringen kring förutsättningar, konsekvenser av projektet och den slutgiltiga lokaliseringen med mer utvecklas och fördjupas i samverkan med staden.

Kontoren delar också regionens uppfattning i frågan om avgränsning av miljöaspekter och att dessa bör bedömas och beskrivas i den fortsatta planeringsprocessen samt i arbetet med den specifika miljöbedömningen.

Betydande miljöaspekter

Kontoren vill föra fram att det i anslutning till föreslagen sträckning finns två kulturhistoriskt värdefulla miljöer som är utpekade i Stockholms stads översiktsplan, det är Älvsjö villastad och Långbro sjukhus. Vidare finns det äldre byggnader vid Älvsjö centrum som utgjorde det tidigare centrumet. Kontoren anser att de äldre byggnaderna kan vara viktiga att bevara.

Det förekommer även en stor andel parkmark inom utredningsområdet, både gestaltad och anlagd och i form av utsparad och förädlad natur. Det senare är karakteristiskt för ytterstaden och var en av de bärande gestaltungsprinciperna under exploateringen av Skärholmen/Sätra under 1960- och 1970-talen. Kontoren anser därför att i de områden där spårvägen inte följer befintlig vägdragning ska natur- och kulturmiljö betraktas som en enhet, det vill säga ett kultiverat landskap.

Sätraområdet är rikt på fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar vilket kan kräva inpassning i den nya spårdragningen. Kontoren förutsätter att stor hänsyn tas till fornlämningar.

Kontoren vill informera om att det inom stadens del av utredningsområdet finns delvis genomförda naturvärdesinventeringar samt spridningsanalyser för olika bebyggelseprojekt. De kan bidra vid framtagandet av en sammantagen naturvärdesinventering i den fortsatta planeringen. I direkt anslutning till utredningsområdets delområde Älvsjö har, för kännedom, ett nytt naturreservat tillkommit i form av Hagsätra naturreservat. I skötselplanen för naturreservatet framgår dock att samhällsviktig infrastruktur inte ska omöjliggöras.

Kontoren anser vidare att kulturella ekosystemtjänster bör främjas vid stadsutveckling för att bidra till en god livsmiljö. Stockholmarna ska ha en god tillgång till parker och natur med höga rekreations- och naturvärden. Staden har tagit fram en sociotopkarta som visar rekreations- och upplevelsevärden. Sociotopkartan bör delvis kunna bidra som planeringsunderlag inom projektets utredningsområde.

I samrådsunderlaget saknar kontoren en beskrivning av betydelsen av de rekreativa värden som Sätmaskogens naturreservat har både lokalt och för ett bredare upptagningsområde exempelvis Sättrastrandsbadet är en målpunkt av stor betydelse. Kontoren vill lyfta fram att det är viktigt att stärka de rekreativa värden som stadens och regionens naturreservat och andra naturmiljöer har för att dessa ska bevaras och utvecklas.

Vidare vill kontoren peka på att även spårlösningen måste utformas med eftertanke så att den inte förstärker de barriäreffekter som finns redan idag, ett exempel är längs med Älvsjövägen. Kontoren ser anläggandet av spåren som en möjlighet till att skapa trygga och trivsamma övergångar. Det är också viktigt att spårvägen inte skapar nya barriärer som försvårar tillgången till viktiga målpunkter som till exempel centrum, idrottsplatser, parker och naturområden.

Förutom miljökvalitetsnormer för luft anser kontoren att fortsatt planering för Spårväg syd även bör uppmärksamma miljökvalitetsmålen.

Kontoren anser också att buller, stömljud och vibrationer måste beaktas i den fortsatta planeringen. Kontoren vill informera om att Älvsjövägen och Mickelbergsvägen ligger på lermark och det är idag problem med vibrationer i de äldre fastigheterna utmed vägarna. Den tunga trafiken är därför begränsad. Kontoren ser det som viktigt att den nya spårtrafiken inte förvärrar problemen med vibrationer och buller längs sträckan.

Staden arbetar med att ta fram lokala åtgärdsprogram för att uppnå god vattenstatus i stadens recipienter, några åtgärdsprogram finns redan framtagna. Kontoren vill lyfta fram att regionen rekommenderas använda de lokala åtgärdsprogrammen som underlag i de fall där ytvattenförekomster berörs av Spårväg Syd.

I Stockholm finns teknisk infrastruktur i form av ledningsnät för att hantera dagvatten vilket skapar tekniska avrinningsområden. De tekniska avrinningsområdena stämmer i flera fall inte överens med de naturliga avrinningsområdena. Kontoren anser att den fortsatta

planeringen för Spårväg syd bör beakta stadens tekniska avrinningsområden och tillhörande vattenförekomster.

Vidare vill kontoren informera om att Stockholm tillämpar en åtgärdsnivå för dagvatten vid all ny- och större ombyggnation. Syftet är att åstadkomma fördröjning och rening. Åtgärdsnivån bygger på beräkningar som visar att ett fördröjande steg som klarar 20 millimeter nederbörd kan minska föroreningsbelastningen från dagvatten med 70-80 procent. Det behövs för att miljökvalitetsnormerna ska kunna följas. Måttet är ett sätt att vid byggnation möta lagkrav samtidigt som det skapar robusta dagvattensystem.

Kontoren anser att skyfallshantering måste utredas längs hela sträckan och samordnas med stadens arbete. Skyfallsproblematik finns bland annat längs Skärholmsvägen i höjd med Sättra IP. En skyfallspark planeras i området men den kommer inte att räcka, varför fortsatta utredningar krävs inom spårvägsplaneringen.

Förutom kända platser där miljöstörande verksamhet har bedrivits eller pågår kan, enligt kontoren, markföroreningar ändå förekomma om det har bedrivits verksamhet, spill eller dumpning. I den fortsatta projektplaneringen förordar kontoren att övergripande markmiljöundersökningar genomförs regelmässigt inför till exempel schaktningsarbeten.

Kontoren vill uppmärksamma regionen på att exploateringskontoret har tagit fram en rapport gällande *Storstadsspecifika riktvärden för jord i Stockholm* vilken kan komma till nytta vid anläggandet av Spårväg syd.

Kontoren vill påminna om att miljöfrågor avseende omgivningspåverkan under byggtiden ska beaktas. Ett kontrollprogram för detta ska tas fram i samråd med berörda tillsynsmyndigheter. Kontrollprogrammet bör minst omfatta buller, vibrationer, hantering av länshållningsvatten, kemikaliehantering och utsläpp till luft.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att besvara remissen *Samråd om betydande miljöpåverkan för Spårväg Syd* med vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, miljöförvaltningens, Skärholmens stadsdelsförvaltnings, Hägersten-Älvsjös stadsdelsförvaltnings och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.

Magdalena Bosson
Stadsdirektör

Johan Castwall
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Anette Scheibe Lorentzi
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Anna Hadenius
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Gunilla Glantz
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Patrik Åhnberg
Förvaltningsdirektör
Skärholmens
stadsdelsförvaltning

Gunilla Davidsson
Förvaltningschef
Hägersten-Älvsjös
stadsdelsförvaltning

Maria Jansén
Förvaltningschef
Kulturförvaltningen

Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Sara Magdalena, Bosson	2022-01-31
Anna Helena, Hadenius	2022-01-31
Gunilla Elisabeth, Glantz	2022-02-01
Göran Patrik, Åhnberg	2022-01-31
Anette Elisabeth, Lorentzi	2022-02-01
Maria Christina, Jansén	2022-02-03
Johan Magnus, Castwall	2022-01-31
Gunilla Elisabeth, Davidsson	2022-01-31