



Begäran om yttrande avseende Spårväg Syd inom kommunerna Botkyrka, Huddinge och Stockholm, Stockholms län

Remiss från Region Stockholm
Remisstid den 10 juni 2024

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i denna promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

Sammanfattning av ärendet

Region Stockholm har remitterat *Begäran om yttrande avseende Spårväg Syd inom kommunerna Botkyrka, Huddinge och Stockholm, Stockholms län* bland annat till Stockholms stad för yttrande.

Stockholms stad ingår i den statligt initierade Sverigeförhandlingen, *Ramavtal 6 – Storstad Stockholm* som bland annat omfattar Spårväg Syd, Flemingsberg – Skärholmen – Älvsjö. Projekten inom Sverigeförhandlingen genomgår kontrollstationer för att säkerställa att de följer avtalen avseende tid, kostnad och innehåll.

Region Stockholm vill med den aktuella remissen få in Stockholms stads sammanvägda ståndpunkt avseende lokaliseringsutredningen, inklusive depå. Den tidigare lokaliseringsutredningen har delats upp och samrådet avser sträckan Flemingsberg – Skärholmen.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret som har svarat i samråd med trafikkontoret.

Stadsledningskontoret är positivt till att en utbyggnad av Spårväg Syd planeras och anser att projektet ska byggas i sin helhet, sträckan Flemingsberg – Älvsjö, i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Föredragande borgarrådets synpunkter

För att Stockholm ska vara en attraktiv stad måste hållbart resande, bostadsbyggande och stadsutveckling gå hand i hand. Vi vill därför se en framtida spårväg mellan Älvsjö och Flemingsberg med en sträckning som passerar stadskärnorna Älvsjö, Fruängen, Skärholmen, Kungens Kurva och Flemingsberg, i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Spårväg Syd måste utformas som en väl fungerande spårväg med god framkomlighet. Där den trafikerar i befintliga eller planerade stadsmiljöer ska den utformas som en integrerad stadsspårväg.

Jag vill poängtera att Spårväg Syd är ett samverkansprojekt. Det är därför avgörande för resultatet att dialogen mellan parterna fortsätter och att staten, som initiativtagare till Sverigeförhandlingen, tar ett särskilt stort ansvar.

Nya överenskommelser om finansiering (inklusive återställningskostnader) krävs både för genomförande av sträckan Flemingsberg – Skärholmen (etapp 1) och sträckan Skärholmen – Älvsjö (etapp 2). En förutsättning för beslut om kontrollstation 1 är att det som grund för beslutet finns ett tilläggsavtal om etappindelning och förhandlingsmöjligheter om finansiering (inklusive återställningskostnader) för Spårväg Syd etapp 1. Om förutsättningarna för beslut om kontrollstation 1 inte finns i juni 2024 behöver projektet Spårväg syd pausas i väntan på att tilläggsavtal finns.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Stockholm den 29 maj 2024

Karin Wanngård

Bilagor

1. Remiss - Spårväg Syd Flemingsberg–Skärholmen Miljöredovisning tillhörande lokaliseringsutredning, 2024-04-04, dnr KS 2024/464-1.1
2. Remiss - Spårväg Syd Flemingsberg–Skärholmen lokaliseringsutredning, 2024-04-04, dnr KS 2024/464-1.2

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

I samband med Stockholms tillväxt växer även Söderort. Allt fler söker sig och flyttar till de bostäder som byggs i södra Stockholm vilket skapar stora behov för en utbyggnad av kollektivtrafiken.

Därför välkomnar Liberalerna planerna om Spårväg Syd som kommer koppla ihop delar av Söderort tillsammans med kringliggande kommuner. Vi har samtidigt blivit informerade om att det finns utredningar om alternativa lösningar till spårväg, där buss

ska ersätta vissa sträckor något Liberalerna motsätter sig kraftigt. Ska staden investera så ska detta göras långsiktigt och bussar skulle inte klara av den kapacitet av resenärer som är nödvändigt.

Därför bör planerna om bussar skrotas.

För att spårvägen ska bli så effektiv som möjligt är det därför viktigt att hela den planerade sträckan blir spårlagd. Planeringen av spårvägen måste även göras tillsammans med den planerade bostadsbyggandet som kommer göras i anslutning till spåren och på så vis undvika att bygget av spåren och bostäder inte påverkar varandra negativt.

Slutligen vill vi lyfta vikten av att alla involverade parter i Sverigeförhandlingen även fullföljer sina åtaganden.

Kommunstyrelsen

Reservation av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslag till beslut.
2. Att därutöver anföra följande:

Byggandet av Spårväg Syd är en förutsättning för att stadens sydvästra delar Skärholmen, Fruängen och Älvsjö ska ges möjligheter att växa – med fler bostäder, bättre tvärförbindelser och kortare restider till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Centerpartiet delar kontorens uppfattning att Spårväg Syd bör projekteras i sin helhet från Älvsjö till Flemingsberg som snabbspårväg där blandtrafik kombineras med segment på egen banvall. Vi ställer oss starkt kritiska till att skrota projektet till förmån för en busslösning. Enbart en spårburen förbindelse längs hela sträckan kan ge den kapacitet och tillförlitlighet som är nödvändig, och ökar attraktiviteten i de områden den betjänar.

Spårväg Syd är inte ensamt om att vara ett projekt präglad av fördyringar och en ökad komplexitet. Parterna har investerat stora resurser i såväl planering av infrastruktur som bostäder. Det är ytterst beklagligt att regeringen nu duckar sitt ansvar i avtalet härstammat från Sverigeförhandlingen och överlåter hela bördan av kostnadsökningar på Stockholms stad, Huddinge kommun och Region Stockholm.

Vi är även samstämmiga i bilden att Spårväg Syd måste integreras i stadsmiljön och varken skapa nya eller förstärka befintliga barriäreffekter, något som tyvärr varit fallet på flera platser i både staden och i länet när spårväg har byggts på senare tid. En spårväg, som jämfört med en järnväg eller tunnelbana trafikeras av lättare fordon, har lägre hastigheter och snävare kurvradier, kan i stor utsträckning anläggas utan planskilda korsningar och med banvall på gräs – något som underlättar dess integration i stadsbilden. Den höga tekniska standarden som präglat Tvärbanans senaste expansionsprojekt har varit till kilometerkostnader som långt överskrider jämförbara spårvägsprojekt i Europa. Vi hoppas att lärdomar har dragits från detta,

och menar att kostnaderna kan minska utan att göra avkall vare sig på Spårväg Syds fulla planerade sträcka eller dess bytesmöjligheter.

Centerpartiet delar åsikten att spårvägen bör lokaliseras väst/norr om Skärholmsvägen för att underlätta tillgängligheten mellan hållplatserna och centrum, tunnelbana och buss i Skärholmen men även i Sättra. Vidare understryker vi vikten av att linjens slutpunkter utformas så att spårvägen kan dras vidare utan långdragna trafikavstängningar, exempelvis genom att anlägga vändspår bortom hållplatsläget.

Särskilt uttalande av Jan Jönsson (L) som är likalydande med Liberalernas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ärendet

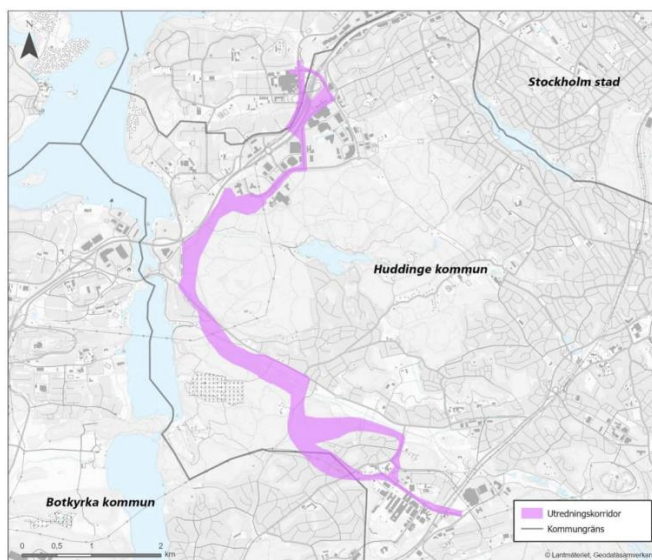
Region Stockholm vill nu få in Stockholms stads sammanvägda ståndpunkt avseende lokaliseringsutredningen och val av lokalisering inklusive depå. Region Stockholm har delat upp den tidigare lokaliseringsutredningen för Spårväg Syd och remitterar nu en lokaliseringsutredning för sträckan Flemingsberg - Skärholmen.

Lokaliseringsutredningen för Spårväg Syd har studerat flera olika korridoralternativ och dessa har sammanställts i samrådshandlingen. Den redovisar även lokalisering av en spårvagnsdepå. I kommande skeden utreds mer i detalj var inom korridoren som spåren kan lokaliseras. De olika korridorerna har utvärderats utifrån konsekvenser och måluppfyllelse.

Det delområde som ingår i Stockholms stad börjar söderifrån med delområde Kungens kurva/Skärholmen (F1,F2). Korridoren omfattar den norra delen av Kungens kurva, motorvägen E4/E20, en sträcka av Skärholmsvägen samt torget vid Skärholmen centrum.

Lokaliseringsutredningen har sammantaget resulterat i två utredningsalternativ som är alternativskiljande i korridor F.

Underlaget från Region Stockholm för sträckan Flemingsberg - Skärholmen är oförändrat jämfört med det underlag som staden sedan tidigare svarat på i *Samråd om alternativa lokaliseringar för Spårväg Syd (mellan Flemingsberg och Älvsjö)* (KS 221109).



Figur 1. Utredningskorridorer för Spårväg Syd inom Huddinge kommun, Botkyrka kommun och Stockholms stad.

Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret som har svarat i samråd med trafikkontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 april 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2024 framgår att bostäder, service, arbetsplatser och fritidsaktiviteter ska vara lätta att nå med kollektivtrafik. Staden ska verka för att Spårväg Syd, med en nyttoskapande sträckning som möjliggör stadens planerade bostadsbyggande, och som ger goda anslutningar till kollektivtrafik vid bytespunkterna Flemingsberg, Skärholmen, Bredäng, Fruängen och Älvsjö, blir av. Stadens mål om minskad biltrafik med 30 procent till 2030 ska beaktas vid val av Spårvägens sträckning.

Övergripande synpunkter

Stadsledningskontoret är positivt till att en utbyggnad av Spårväg Syd planeras och anser att projektet ska byggas i sin helhet, sträckan Flemingsberg – Älvsjö, i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Stadsledningskontoret vill därmed framföra att det är av stor vikt att samtliga Parter inom Sverigeförhandlingen medverkar till att möjliggöra detta.

Stadsledningskontoret vill lyfta fram att Spårväg Syd är ett samverkansprojekt. Det är därför avgörande för resultatet att dialogen mellan parterna fortsätter och att Staten, som initiativtagare till Sverigeförhandlingen, tar ett särskilt stort ansvar.

Nya överenskommelser om finansiering (inklusive återställningskostnader) krävs både för genomförande av sträckan Flemingsberg – Skärholmen (etapp 1) och sträckan Skärholmen – Älvsjö (etapp 2).

Stadsledningskontoret anser att en förutsättning för beslut om kontrollstation 1 är att det som grund för beslutet finns ett tilläggsavtal om etappindelning och förhandlingsmöjligheter om finansiering (inklusive återställningskostnader) för Spårväg Syd etapp 1. Om förutsättningarna för beslut om kontrollstation 1 inte finns i juni 2024 behöver projektet Spårväg syd pausas i väntan på att tilläggsavtal finns.

Utifrån projektets stora utmaningar med att klara avtalad budget så är det av särskilt stor vikt att trafikförvaltningen arbetar med att hitta kostnadsbesparingar för Spårväg Syd. En viktig del i detta är att ha som målsättning att optimera helheten för projektet så att kostnaderna kan begränsas för samtliga Parter.

I enlighet med Sverigeförhandlingens avtal ska staden bygga bostäder i anslutning till Spårväg Syd. Stadens bostadsåtagande inom Sverigeförhandlingen innebär att det ska byggas 49 000 bostäder till år 2035. Genomförandet av Spårväg Syd på sträckan Skärholmen – Älvsjö är därför av stor betydelse för stadens möjligheter att uppfylla bostadsåtagandet i det aktuella området.

Stadsledningskontoret anser att Spårväg Syd måste utformas som en väl fungerande spårväg med god framkomlighet. Det är mycket viktigt att stadsutveckling och

lokalisering samordnas för att skapa hållbara stadsmiljöer. Placeringen av spårvägen bör så långt som möjligt ta hänsyn till framtida exploateringsnyttor längs sträckan och vid planerade bytespunkter.

Barriäreffekter och otillgänglig infrastruktur underbygger fysisk segregation och ökar skillnader mellan människor i olika stadsdelar. Stadsledningskontoret 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.

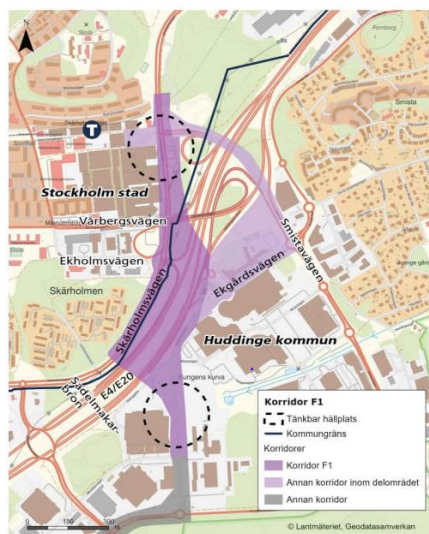
Stadsledningskontoret vill lyfta fram att väl fungerande bytespunkter framförallt Skärholmen och vid Flemingsberg station är av största vikt för den aktuella etappen av Spårväg Syd. Bytespunkterna ska utformas så att de blir attraktiva, trygga och tillgängliga med gena avstånd till byten och andra målpunkter.

Stadsledningskontoret noterar att samrådsmaterialet framförallt visar Spårväg Syds konsekvenser på befintlig miljö. Ett effektivt markutnyttjande måste eftersträvas i den fortsatta planeringen för att kunna åstadkomma efterfrågad stadsutveckling med nya bostäder och ny infrastruktur. Ur samrådsmaterialet går det inte heller att utläsa vilka konsekvenser som förväntas uppstå för övriga trafikslag och för trafiksystemet som helhet. Fördjupade analyser behövs för att förstå dels hur spårvägen kan integreras i trafiksystemet, dels om och i så fall hur de olika korridoralternativen skiljer sig åt avseende påverkan på trafiken.

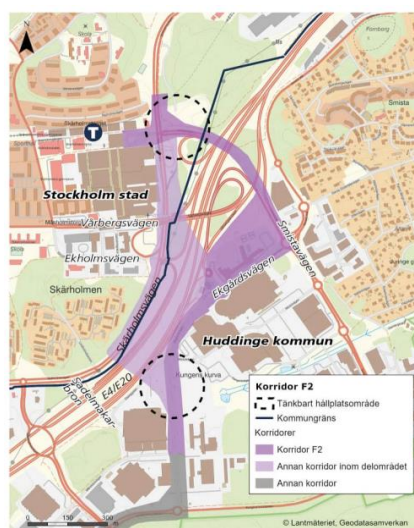
Stadsledningskontoret vill särskilt framhålla att Spårväg Syd måste utformas som en integrerad stadsspårväg där den trafikerar i befintliga eller planerade stadsmiljöer. Därigenom går det att åstadkomma trygga vistelsemiljöer samt minskad barriärverkan. Det är också viktigt att spårvägen inte förstärker befintliga eller skapar nya barriärer, utformningen ska istället eftersträva gena och trafiksäkra passager för framförallt gång- och cykeltrafik.

Längs sträckan finns konflikter mellan spårvägens dragningar och flertalet höga värden i natur- och kulturmiljö samt landskapsbild. Stadsledningskontoret anser att det är viktigt att säkra en korridor som både skapar goda förhållanden för ny spårväg och samtidigt inte innebär allt för stora ingrepp gentemot befintliga värden. Stadsledningskontoret vill framhålla att konsekvenserna för dessa värden behöver utredas och minimeras. Åtgärder som minskar påverkan på naturmiljö- och kulturhistoriska värden behöver vidtas, även för etableringsytor, under byggtiden. Eventuella träd som behöver flyttas under etableringsperioden ska återplanteras.

Delområde Kungens kurva/Skärholmen (F1, F2)



Figur 30. Karta över korridor F1 inom delområde Kungens kurva/Skärholmen.



Figur 31. Karta över korridor F2 inom delområde Kungens kurva/Skärholmen.

Staden framförde i det samråd för lokalisering av Spårväg Syd som genomfördes 2022 att ytterligare utredningar behövde genomföras för att stadens skulle kunna ta ställning till och förorda någon av de föreslagna korridorerna F1 och F2.

Stadsledningskontoret noterar dock att det aktuella samrådsmaterialet för de olika korridorvalen och utformning av bytespunkten i Skärholmen är oförändrat i jämförelse med det tidigare samrådet vilket medför att det fortfarande krävs ytterligare utredningar för att ta ställning till de olika alternativen.

Staden noterade redan 2022 att de två korridorerna (F1, F2) med hållplatslägen ger olika möjligheter till en gen, stadsmässig och trygg bytespunkt i Skärholmen. Staden framförde då att det var mycket viktigt att bytespunkternas utformning skulle ges särskild omsorg i det fortsatta arbetet. Det är en brist att samrådsmaterialet inte redovisar någon ny information särskilt för bytespunkten i Skärholmen.

Vidare konstaterade staden vid det tidigare samrådet att båda korridorerna (F1, F2) påverkar korsningarna Skärholmsvägen/Smistavägen och Skärholmsvägen/Harholmsgatan (Förbifartens ramp till Skärholmsvägen) och att det är viktigt att finna trafiklösningar som fungerar för samtliga trafikslag. Vidare framfördes att nya broar och andra större konstruktioner ska formas på ett sätt så att de inte påverkar stadsmiljön, kulturmiljö och framtida stadsutveckling negativt. Båda korridorerna (F1, F2) passerar befintliga drivmedelsstationer som kommer att påverkas vilket därmed måste konsekvensbeskrivas. Stadsledningskontoret framförde även att samplanering krävs mellan spårvägen och busstrafiken i området. Stadsledningskontoret noterar att det även inom dessa områden saknas nya underlag att ta ställning till.

Stadsledningskontoret anser att bytespunkten i Skärholmen ska utformas så att den stärker området ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. En placering av hållplatsen väster om Skärholmsvägen ger ett kortare avstånd för byten till buss och tunnelbana. Det västra läget ger även förutsättningar för en trygg och tillgänglig bytespunkt eftersom

det ligger i anslutning till Skärholmen centrum och därmed undviker man att resenärerna behöver passera genom en gång- och cykeltunnel för att komma till centrum. Ett hållplatsläge väster om Skärholmsvägen innebär därmed både kortare restider och en attraktiv resenärsmiljö. Detta hållplatsläge ska också utformas så att spårvägen kan förlängas till Älvsjö.