

PM 2015:199 RI+VII (Dnr 123-1583/2015)

Samråd för Spårväg Syd

Remiss från Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Remisstid den 15 november 2015

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Samråd för Spårväg Syd” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarråden Karin Wanngård och Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Stockholms stad har mottagit ”Remiss av samråd för Spårväg Syd” från landstingets trafikförvaltning. Trafikförvaltningen genomför en programstudie (fördjupad förstudie) om Spårväg syd som sträcker sig från Flemingsberg till Älvsjö och passerar bland annat Masmo, Kungens Kurva, Skärholmen och Fruängen. Utredningen har remitterats för svar senast den 15 november. På grund av den korta svarstiden besvaras ärendet med ett gemensamt tjänsteutlåtande direkt till kommunstyrelsen.

Hela remissen går att läsa på [landstingets hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafikinämnden, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning, Skärholmens stadsdelsförvaltning och Älvsjö stadsdelsförvaltning har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

Förvaltningarna ser positivt på planerna för en ny kapacitetsstark kollektivtrafik i söderort. Kontoren anser att Spårväg syd bör studeras även utifrån en satsning på BRT (Bus Rapid Transit) och då för hela sträckningen och inte enbart en etapp som landstinget utrett. Först när spårvägssatsningen kan ställas mot en BRT i samma sträckning kan beslut tas över vilket som är att föredra att gå vidare med. Kontoren anser vidare att det är oacceptabelt att skjuta över finansieringsansvaret på kommunerna.

Våra synpunkter

Stockholms stad ser positivt på planerna för en ny kapacitetsstark kollektivtrafik i söderort. En satsning på kollektivtrafiken i söderort bidrar till bättre förutsättningar för en hållbar stadsutveckling, ökad tillgänglighet och ett Stockholm som håller samman. Det innebär även en bättre integration mellan Stockholms stad och Huddinge kommun. Bättre kollektivtrafik möjliggör bostads- och näringslivsetableringar och bidrar till att på sikt skapa en bättre balans mellan arbetsplatser i länet. En kapacitetsstark kollektivtrafik ska utformas så att den blir en väl integrerad del av stadsrummet, och inte förstärker barriäreffekterna. Det är viktigt att sträckningen ses i ett helhetsperspektiv i förhållanden till stomnätplanen samt uppdateras och anpassas till de pågående och planerade tunnelbaneutbyggnaderna och stadsutvecklingsprojekt. Under förutsättning att det går att samplanera utbyggnaden av kollektivtrafiken med tillkommande bostadsbebyggelse är en dragning mellan Skärholmen och Fruängen via Skärholmsvägen att föredra.

Spårväg syd behöver även jämföras med en satsning på BRT (Bus Rapid Transit, som är ett koncept för kapacitetsstark busslinje med stora inslag av separata bussfiler som ger hög framkomlighet) för hela sträckningen. För- och nackdelar med BRT och spårvagn behöver studeras vidare. Först när spårvägssatsningen kan ställas mot BRT i samma sträckning kan beslut tas över vilket som är att föredra att gå vidare med. Det centrala är att skapa en effektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik med hög framkomlighet.

Landstinget är huvudman för kollektivtrafiken och har därför huvudansvaret för utbyggnaden av denna. En effektiv och attraktiv kollektivtrafik kräver ett bra och utvecklat samarbete mellan landstinget och berörda kommuner. Att skjuta över finansieringsansvaret på kommunerna är inte acceptabelt. Staden bidrar redan med stora belopp i andra infrastrukturprojekt i regionen. Det är varken rimligt eller hållbart att öka kommunernas medfinansiering samtidigt som de står inför stora investeringar i bostäder och service för invånarna.

Om staden eller andra fastighetsägare fortsatt ska vara med och bekosta ny infrastruktur riskerar det i förlängningen att kommunerna får ta en ökad del av investeringskostnaderna för infrastruktursatsningar. Detta utan åtföljande inflytande.

I övrigt hänvisas till kontorens tjänsteutlåtande.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Samråd för Spårväg Syd” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 4 november 2015

KARIN WANNGÅRD

DANIEL HELLDÉN

Bilaga

Remissen, sammanfattning.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.
Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Björn Ljung (FP) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att i huvudsak bifalla föredragande borgarrådens förslag till beslut
2. Att paragrafen justeras omedelbart
3. Att därutöver anföras följande

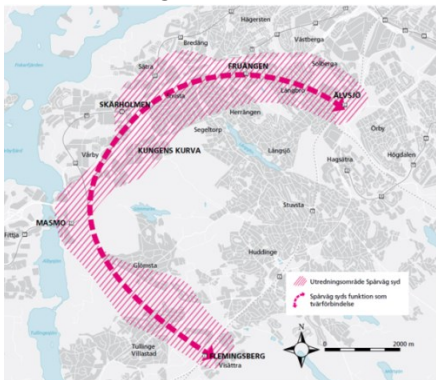
Det är oerhört angeläget att infrastruktur och kollektivtrafik utvecklas och byggs ut i hela södra Stockholm, och då särskilt de spårbundna tvärförbindelserna i yttre Söderort. Genom att knyta samman flera olika tunnelbanelinjers stationer med en ny spårväg, som även möjliggör övergångar till pendeltåg, skapas helt nya trafikflöden och rörelsemönster.

Genom Spårväg Syd skapas goda möjligheter för att möta de ständigt ökande behoven av fler bostäder, där Söderort idag är ett av få områden i Stockholms stad där det fortfarande finns lämpliga områden för större exploatering. Dessutom skulle nya möjligheter öppnas för omfattande företagsetablering och nya arbetsplatser vilket skulle innebära en betydande avlastning av kollektivtrafikens knutpunkter vid Gullmarsplan, Liljeholmen och Slussen. Biltrafiken på infartslederna mot City skulle också kunna minska när fler ser kollektivtrafiken som ett rationellt val. Det är angeläget att spårvägen blir just kapacitetsstark spårväg och inte ett bussystem.

Vi vill också på sikt att Spårväg Syd kompletteras med en utredning om utbyggnad för hela sträckningen till Skarpnäck. Den fulla potentialen med en förbättrad spårbunden tvärförbindelse kan enbart realiseras om den första föreslagna etappen från Kungens Kurva till Älvsjö kompletteras med en förbindelse österut genom Vantör, Farsta och Skarpnäck.

Ärendet

Spårväg syd är tänkt att gå mellan Flemingsberg och Älvsjö och passerar bland annat Masmo, Kungens kurva, Skärholmen och Fruängen.



Spårvägs syds utredningsområde

Spårväg syd ska göra det lättare att resa i södra Stockholm. Det blir en tvärförbindelse som knyter ihop olika expansiva områden, och underlättar byten mellan spårväg, buss, tunnelbana, pendeltåg och regionaltåg. Spårvägen ökar även möjligheten att bygga nya bostäder längs sträckan.

År 2010 genomfördes en förstudie, och samråd med allmänheten ledde bland annat till att några sträckningsalternativ i Älvsjö avfärdades. Ytterligare samråd och dialog med berörda har hållits löpande genom åren. Landstingets trafikförvaltning har under år 2015 genomfört en så kallad programstudie, vilket innebär en fördjupad förstudie.

I programstudien har trafikförvaltningen bland annat studerat var spårvägen kan gå, hur människor påverkas, kostnader och lönsamhet, konsekvenser för miljön, spårvägens utformning samt möjliga platser för spårvagnarnas depå. Resultatet av studierna kommer tillsammans med synpunkter från allmänheten att utgöra underlag för politiska beslut för en eventuell fortsättning av arbetet med Spårväg syd.

Programstudien

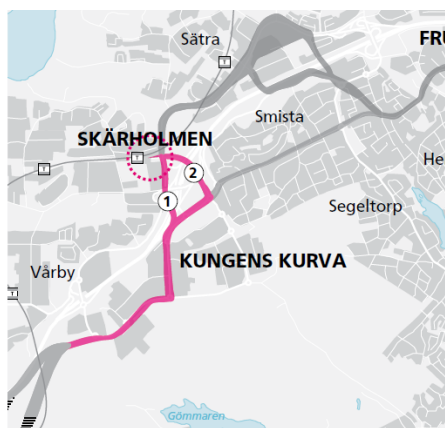
Programstudien innehåller flera olika utredningar. Däribland en lokaliseringsutredning där studierna kring spårvägens sträckning och perspektivet fördjupas och vidgas för att även försöka fånga in vilka andra värden, utöver resenärsnytta, som Spårväg syd kan tillföra. I enlighet med uppdraget från landstingets trafiknämnd har också en bedömning gjorts av hur Spårväg syd skulle påverkas av att under en övergångsperiod trafikera etapp 2 mellan Skärholmen och Älvsjö med BRT-fordon (Bus Rapid Transport).

För att tydliggöra Spårvägs syds värde lägger lokaliseringsutredningen stor vikt vid att studera hur spårvägen kan bidra till en bebyggelseutveckling i sydvästra Stockholm som är förenlig med övergripande regionala mål om bostadsbyggande och attraktiva stadsmiljöer. Utredningen tar stöd i en löpande dialog som förts med bland annat Huddinge kommun och Stockholms stad och som resulterat i förslag på utökad bebyggelse utmed spårvägens sträckning.

Lokaliseringsutredningens bedömning är att en spårväg på hela sträckan mellan Flemingsberg och Älvsjö visar bättre måluppfyllelse än om BRT byggs på etapp 2 under en övergångsperiod. I arbetet med lokalisering och utformning av Spårväg syd

måste samordning ske med ett flertal pågående projekt, bland annat Trafikverkets planer för Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm. Trafikverket har i skrivande stund inte presenterat någon föreslagen sträckning för Tvärförbindelse Södertörn, vilket innebär att spårvägens lokalisering genom Glömstadalen är föremål för fortsatta diskussioner. Fortsatt samordning behöver också ske med kommunernas bebyggelseplanering för att kunna åstadkomma täta, attraktiva stadsmiljöer i spårvägens närhet.

I lokaliseringsutredningen presenteras ett antal studerade sträckningar och depålägen. Tre av delsträckorna berör Stockholms stad direkt, Krossen – Skärholmen, Skärholmen – Fruängen och Fruängen – Älvsjö. Nedan presenteras dessa kort. På vissa sträckor finns flera lokaliseringsalternativ, medan det på andra delsträckor endast finns ett alternativ.



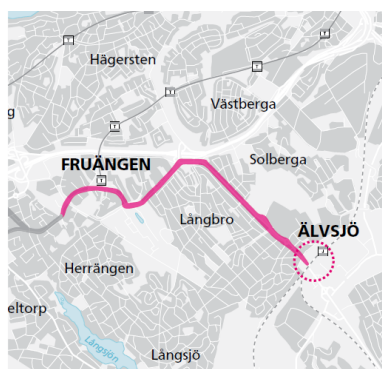
Studerade lokaliseringsalternativ på delsträckan Krossen - Skärholmen.

Mellan krossen och Skärholmen utredas två alternativa sträckningar enligt figur ovan.



Studerade lokaliseringsalternativ på delsträcka Skärholmen - Fruängen.

Mellan Skärholmen och Fruängen utreds tre alternativa sträckningar, två via Skärholmsvägen och en via Gamla Södertäljevägen, enligt figur ovan. De studerade alternativen är oberoende av val av sträckning på föregående delsträcka.



Studerad lokalisering på delsträckan Fruängen - Älvsjö.

Mellan Fruängen och Älvsjö har trafikförvaltningen kommit fram till sträckning enligt figur ovan.

Ekonomi

Trafikförvaltningen har beräknat kostnaden för att bygga spårväg på hela sträckan till mellan 4 200 och 5 000 miljoner kronor, beroende på val av sträckning.

I remissen kan läsas att delar av de samhällsekonomiska nyttor som spårvägen kan tillföra faller inom kommunernas ansvarsområden, vilket innebär att trafikförvaltningen anser att kommunerna bör stå för en del av projektets kostnader. Vidare menar trafikförvaltningen att den kommunala medfinansieringen är avgörande för att projektet ska kunna genomföras.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning, Skärholmens stadsdelsförvaltning och Älvsjö stadsdelsförvaltning har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning, Skärholmens stadsdelsförvaltning och Älvsjö stadsdelsförvaltning

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning, Skärholmens stadsdelsförvaltning och Älvsjö stadsdelsförvaltning gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 28 oktober 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoren ser positivt på planerna för en ny kapacitetsstark kollektivtrafik i söderort. En satsning på kollektivtrafiken i söderort kan bidra till att öka tillgänglighet i området och skapa bättre förutsättningar för en stadsutveckling i enlighet med stadens bebyggelseplaner och strategier, ex översiktsplanen.

En kapacitetsstark kollektivtrafik är även viktig sett till sociala och sammanlänkande aspekter för de olika bostadsområden som berörs. Den bidrar vidare till att öka stadsdelarnas attraktivitet och till att förbättra möjligheterna att utveckla de berörda områdena. En ny kapacitetsstark kollektivtrafikförbindelse är positiv för en fortsatt utveckling till ett mer jämlikt och hållbart Stockholm och söderort då den möjliggör bostads- och näringslivsetableringar.

Kontoren anser att Spårväg syd bör studeras även utifrån en satsning på BRT (Bus rapid Transit) och då för hela sträckningen och inte enbart en etapp som landstinget utrett. Fördelarna med detta är framförallt lägre investeringskostnader och snabbare genomförande. Nackdelarna främst att systemet är oprövat och inte ses som lika robust och pålitligt av exempelvis exploatörer. Först när spårvägssatsningen kan ställas mot en BRT i samma

sträckning kan beslut tas över vilket som är att föredra att gå vidare med.

Nya bostäder

I Trafikförvaltningens lokaliseringsutredning skrivs att staden menar att Spårväg syd kan skapa möjlighet för cirka 6 000 – 8 000 bostäder vid Skärholmsvägen. Kontoren vill här föra fram att beskrivningen är en övertolkning utifrån tidiga utredningar om bostadspotential för Skärholmsvägen och dessa ska inte sättas i samband med utbyggnaden av Spårväg syd. Spårväg syd kan om den utformas rätt ge ett ökat mervärde i områdena men ur kollektivtrafiksynpunkt kommer tunnelbanan vid Sättra och Skärholmen fortfarande att ha störst betydelse. Utformningen kan till och med leda till minskat antal möjliga bostäder. Detta eftersom spårvägen ofta ianspråktar en stor del av gaturummet och då den kan upplevas som barriärskapande.

Finansiering

Gällande trafikförvaltningens text i kapitel 5.2 angående kommunernas medfinansiering anser kontoren att detta är felaktigt.

Kontoren vill poängtera att exploatering generellt sett i Stockholm inte genererar ekonomiskt överskott för kommunen. I takt med att staden växer och förtätas ökar utmaningarna att bygga nya bostäder. De markområden som kommer i fråga är oftast av komplicerad art vilket innebär höga kostnader för markberedning, konstruktioner, sanering etc. De förhållandevis få projekt som trots detta går med ekonomiskt överskott behöver täcka upp för alla de projekt som inte gör det. Om staden eller andra fastighetsägare ska vara med att bekosta ny infrastruktur riskerar det i förlängningen att kommunerna får ta en ökad del av investeringskostnaderna för infrastruktursatsningar framöver. Detta utan åtföljande inflytande.

Ett annat problem med att använda värdestegringsersättning, som det här kallas, är att endast nya fastigheter kan vara en del av detta. Det innebär att befintligt fastighetsbestånd inte bidrar till systemet och därmed får de nya fastigheterna ta hela kostnaden för en investering som genererar ökat markvärde även för de befintliga fastigheterna. Detta samtidigt som kostnaden för nyproduktion av bostäder redan idag är hög i storstäder, vilket kan minska intresset hos privata byggföretag att producera bostäder samt riskerar att ge ökade boendekostnader för de som sedermera kommer att bo i fastigheten.

Landstinget är huvudman för kollektivtrafiken och har därför huvudansvaret för utbyggnaden av denna. En effektiv och attraktiv kollektivtrafik kräver ett bra och utvecklat samarbete mellan landstinget och berörda kommuner, men att skjuta över finansieringsansvaret på kommunerna är enligt kontoren inte acceptabelt.

Staden har vid flera tillfällen försökt påbörja stadsutvecklingsprojekt längs med Skärholmsvägen men har varit tvungen att avsluta dessa beroende på svårigheten att klara en positiv projekt-ekonomi, bland annat på grund av stora kostnader kring nya gator och ledningsomläggningar. Det finns i dagsläget en förhoppning om en återuppstart av flera av dessa projekt, bland annat i samband med Fokus Skärholmen, stadens nya satsning på 4 000 lägenheter inom Skärholmen under en kort tid.

Alternativa dragningar

När det gäller föreslagna dragningar föredrar staden en dragning av en kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Skärholmen och Fruängen via Skärholmsvägen, under förutsättning att spårvägen kan samplaneras med tillkommande bebyggelse. Med tanke på stadens höga målsättningar kring utbyggnad av bostäder i Skärholmens stadsdel är ett sannolikt scenario att bostäderna byggs före en kapacitetsstark kollektivtrafik. Dragning via Skärholmsvägen är enligt kontoren mer försvarbart ur såväl ett stadsbyggnads-perspektiv som ett resenärsperspektiv, bland annat utifrån antal målpunkter.

För sträckningen Skärholmen – Kungens Kurva redovisas två alternativ sträckningar. Staden har i dagsläget ingen klar ståndpunkt i val av alternativ utan konstaterar att frågan

behöver utredas vidare. Det är dock viktigt att spårvägen inte skapar ytterligare barriäreffekter i ett redan utsatt område.

Kontoren konstaterar att alternativa dragningar mot Älvsjö torg utgår ur förslaget och ersätts med ett enda förslag till placering längst med Älvsjövägen. Staden ser positivt på förslaget genom att det möjliggör en framtida förlängning mot det planerade utbyggnadsområdet kring Älvsjö – Örby och mot Gullmarsplan. Det finns dock utmaningar i att skapa en attraktiv bytespunkt vid Älvsjö mot bussar och pendeltåg vilket behöver studeras närmare. Staden har stora pågående planarbeten i kvarteret Kabelverket och att alternativa dragningar via Kabelverket utgår förenklar den fortsatta planeringen för bostäder.

Kontoren anser att det är viktigt att en kapacitetsstark kollektivtrafik utformas så att den blir en väl integrerad del av stadsrummet, och inte förstärker barriäreffekterna. Detta gäller generellt men särskilt längst med Skärholmsvägen, Mickelsbergsvägen och Älvsjövägen.

Den kapacitetsstarka kollektivtrafikens avslut vid Älvsjö centrum ska möjliggöra en förlängning av densamma vidare mot sydost.

Övriga synpunkter

Det är viktigt att sträckningen ses i ett helhetsperspektiv i förhållanden till stomnätplanen och att dess linjesträckningar samt den planerade kapacitetsstarka kollektivtrafiken uppdateras och anpassas till de pågående och planerade tunnelbaneutbyggnaderna och stadsutvecklingsprojekt så att det skapas ett sammanhållet och konkurrenskraftigt kollektivtrafiknät.

Den föreslagna sträckningen kommer troligtvis innebära betydande inskränkningar av kapaciteten på framförallt Älvsjövägen och det vore önskvärt att få dessa belysta. Detta för att kunna bibehålla rimlig framkomlighet och inte skapa oönskad trafik inne i närliggande villaområden.

Kontoren skulle gärna se ett tydligare fokus på att säkerställa att de centrala bytespunkterna längs spårvägen verkligen går att tillskapa på ett tillfredställande sätt vad gäller närhet och attraktivitet. Det gäller framförallt Skärholmen, Fruängen och Älvsjö.

Staden har i processen tydligt fört fram att det är positivt med en omgivningsanpassad kapacitetsstark kollektivtrafik och att den, om den utformas rätt kan bidra till att möjliggöra nya bostäder. I det sammanhanget är staden starkt kritiskt till att Trafikförvaltningen väljer att redovisa förslag där spårvägen går i egen banvall inom Stockholms stad. I det redovisade material finns förslag på egen banvall inom stora delar av Skärholmen.

Den kapacitetsstarka kollektivtrafiken behöver självklart utformas med en standard som ger bra förutsättningar för en fungerande trafik och attraktiva restider. Det finns flera bra internationella exempel och i arbetet med Kistagrenen som visar att en modern spårväg går att förena med höga ambitioner kring nya bostäder och attraktiva stadsmiljöer.

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

Hela den föreslagna sträckningen är exponerad för relativt höga bullernivåer och sträckan mellan Fruängen och Älvsjö är känslig för vibrationer på grund av att marken där består av lermark. Att åtgärda vibrationer i efterhand är både dyrt och komplicerat. Delar av sträckan mellan Fruängen och Älvsjö kommer att behöva åtgärdas oavsett om det blir spårvagn eller BRT på sträckan. Mer detaljerad utredning av buller och vibrationer kommer behöva göras när sträckningsalternativ och fordonstyp är fastslagna.

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